



EL INCENDIO DE LA FRAGATA LAUTARO *

Navegando en la fragata *Lautaro*, el 28 de febrero de 1945, L=14° 25' Sur y G=82° 00' Weste, a las 11:05 horas, se da la alarma de "incendio en la bodega de proa", en circunstancias que se estaba afirmando barlovento, pues se acababa de dar la vela.

La reacción general fue rápida y enérgica y a los pocos instantes se encontraban alrededor de la escotilla casi todos los elementos contra incendio con que el buque contaba: mangueras, extintores de mano, botellas y baldes de agua madre que habíamos embarcado en Tocopilla.

Encontrándome en el puente volante del combés, el 2º Comandante ordenó abrir los cuarteles de la escotilla de la bodega N° 1, y al hacerlo se comprobó que en el interior de la bodega no existía el menor indicio de fuego, ni siquiera olor a humo.

Al bajar el 2º Comandante a la bodega, seguido de la gente allí reunida, en la mayor parte voluntarios, solicitó linternas y me ordenó personalmente que fuese a buscar la mía. Acudí en el acto al departamento de guardiamarinas, regresando a la escotilla para bajar a la bodega con la linterna y cooperar en lo que fuese necesario como ayudante del 2º Comandante.

Al intentar descender por la escala de la escotilla, un hombre desde el interior me solicitó baldes con agua madre,

pues había empezado salir humo desde el interior. Al pasar hacia abajo el balde solicitado, vi una enorme llamarada y una densa humareda que salió desde el rincón de popa babor de la bodega y rápidamente lo envolvió todo.

Comprendiendo la gravedad de la situación y lo innecesario que sería bajar a la bodega, activé la colocación de escalas y cabos para facilitar la evacuación de la gente que se encontraba en el interior de la bodega, salida que cada segundo se hizo más desesperada, debido a la violencia de las llamas y a los gases tóxicos desprendidos del salitre.

Junto con el guardiamarina Jorge Skarmeta nos cupo la misión de rescatar 3 hombres que asomaron de la inmensa hoguera en que se convirtió la bodega. A un cuarto hombre lo tuvimos en nuestras manos, pero debido a los resbaloso de su cuerpo a causa de las graves quemaduras que tenía, no pudimos asirlo por ningún medio. Cayó al fondo de la bodega a pesar de nuestros inhumanos esfuerzos por salvarlo. Abajo se oían los más terribles gritos de dolor y desesperación y era tristemente doloroso para nosotros no tener ningún medio para auxiliarlos.

Esperamos unos minutos al borde de la escotilla tan cerca como permitía el calor de las llamas; pero viendo que allí no quedaba nada por hacer me dirigí a popa por la banda de babor.

* Del Cuaderno de Apuntes del Subteniente Hugo Alsina Calderón.

En el puente, ya el humo y las llamas silbaban como un soplete al salir con inmensa presión por la trágica cachimba de ventilación de la bodega. Traté de introducir una manguera con toda la presión de agua que daba la bomba, pero la fuerza de los gases la lanzó lejos.

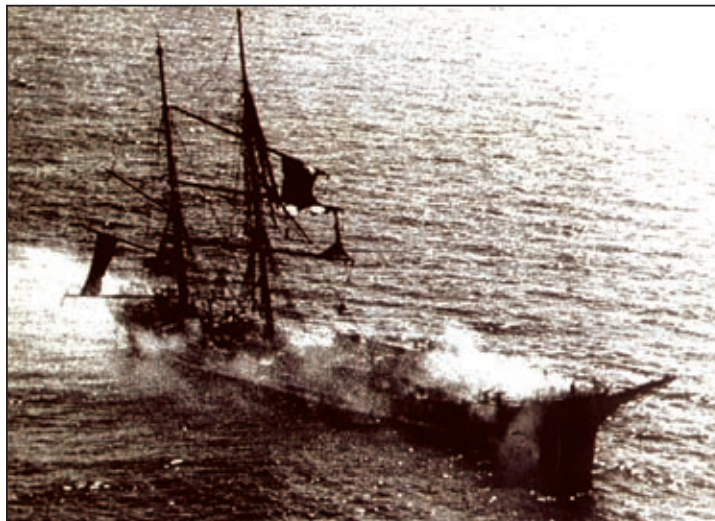
Al oír en ese preciso instante, la orden del comandante de "¡Abandonar el buque!", continué hacia popa donde ya se trabajaba para echar los botes al agua. Con mi cortaplumas que casualmente tenía en el bolsillo, fue posible cortar las brazas de babor del mayor de popa, para facilitar la arriada del motor de madera.

Encontrándose el comandante en toldilla, se le propuso la idea de bracear el aparejo del palo mayor de proa, para detener el buque sin necesidad de aproarlo al viento y para impedir el sofocamiento del personal al salir el humo hacia popa. Con su autorización, reuní unos 8 hombres y tratamos de hacer girar los carros de braceo, lo que fue imposible debido a que el arraigado y maniobra de la amura de la mayor no era posible alcanzar, por estar esa parte del buque totalmente en llamas.

Regresando a toldilla, cooperé en la arriada de la chalupa tinglada, donde nuevamente el cortaplumas sirvió para cortar las tiras, por haberse enredado en el molinete de maniobra. Se apreció una vez más la utilidad y necesidad del cuchillo mariner, que muy pocos tenían.

En esos momentos, todo el puente estaba en llamas y el buque tiritaba convulsivamente como anunciando una explosión.

Me encontré en toldilla con el subteniente Eduardo Allen, compañero de curso mío, y después de cambiar algunas ideas, estuvimos de acuerdo en que lo



Fragata "Lautaro", incendiándose frente a Pisco, Perú.

más razonable era abandonar el buque, pues ya no quedaba nada por hacer a bordo y existía el peligro inminente de la explosión de los estanques de petróleo.

Después de sacarnos los zapatos para poder nadar mejor, nos descolgamos por una de las brazas cortadas, lentamente, para no sufrir lesiones por golpes contra numerosos objetos y pedazos de madera que flotaban por todas partes.

El agua estaba tibia y agradable, pero nos hacía recordar que era la temperatura preferida de los tiburones, y que ante ese verdadero festín, no tardarían en aparecer. Afortunadamente, no se tuvo noticias de ellos.

No podría precisar cuánto tiempo estuve en el agua, no fue mucho. Tuve la suerte de ser recogido por el motor grande, al cual se transbordó poco después el comandante desde la chalupa.

A bordo del motor, me di cuenta que tenía una quemadura en la mano derecha y que al descolgarme, la herida se había abierto, por lo que me vi obligado a hacer una venda con un pedazo del pañuelo.

Habiendo una buena cantidad de petróleo en los estanques, se procedió a poner en marcha el motor y dar algunas vueltas alrededor del buque que ya ardía totalmente, excepto una parte de la toldilla.

Comprobando que ya no quedaba nadie a bordo, pusimos proa a la inmensa reguera de naufragos que había dejado el buque, desde que se ordenó su abandono, hasta su detención al quemarse todo el trapo. Era una columna de unas cuatro millas de largo.

Durante esta travesía, y a medida, que nos encontrábamos con los grupos que se habían formado, notamos la ausencia de los que siempre más se caracterizaban: Capitán García, Teniente Navarro, Teniente Frodden, etc., y fue precisamente en esos momentos cuando comprendimos realmente la gravedad y magnitud de la catástrofe de la que habíamos sido actores y testigos.

Encontramos en el trayecto dos heridos graves (los que habíamos sacado de la bodega) que se izaron a bordo envolviéndose con mantas y dejándolos totalmente inmóviles, pues no contábamos con ninguna clase de medicamentos. El médico, que también se encontraba en nuestra embarcación, había sufrido una profunda herida en ambas manos, al descolgarse violentamente por una de las brazas.

Serían más o menos las 18:00 horas cuando llegamos al fin de la columna, es decir, a los primeros que habían abandonado el buque y se encontraban en una situación desesperada por no tener esperanzas de ayuda, debido a la gran distancia que se encontraba de ellos el casco humeante, único punto de referencia visible a la distancia.

Casi al final, encontramos flotando el cadáver del marinero Alex Cornejo, que se lanzó al agua en su desesperación al salir ardiendo de la bodega. Su cuerpo, y especialmente su rostro, estaban totalmente desfigurados.

Debiendo remolcar hasta el casco a una gran número de hombres que flotaban tomados de tablones y puertas, fue imposible rescatar el cadáver.

Con un largo remolque, de más de 30 hombres, emprendimos el regreso al

casco, donde llegamos alrededor de las 20:00 horas.

Se contaba con las siguientes embarcaciones: un bote a motor grande de madera, en buen estado, con capacidad para 35 personas, y en el cual permanecemos 72 hombres durante 36 horas; un bote a motor salvavidas metálico, sin baterías, con capacidad para 25 personas, en el que permanecemos 45 hombres; una chalupa tinglada, en mal estado, por estar ese día en reparaciones con capacidad para 25 personas -habían 40 en ella- y dos balsas salvavidas de estructura metálica y forradas con corcho, en cada una de las cuales había 18 personas. Las dos mejores embarcaciones salvavidas metálicas y el motor de oficiales, se perdieron en el incendio.

En total, había aproximadamente 190 hombres en las embarcaciones y 30 flotando en el agua, tomados de maderas sueltas y protegidos por sus respectivos salvavidas de corcho. A propósito de esos salvavidas, hubo muchos heridos en el cuello por saltar desde la borda con ellos puestos.

El remolque humano fue entregado a las otras embarcaciones y con el motor emprendimos una ronda ordenando que todo el mundo tratara de acercarse al casco a una distancia prudente, pues el incendio a bordo continuaba con toda violencia y todavía se esperaban explosiones de los estanques de petróleo y de la santabárbara.

Dimos varias vueltas alrededor del casco y comprobamos que ardía desde el bauprés a la toldilla, por ambas bandas. El palo mayor de proa, fundido en su fagonadura, cayó como a las 17:00 horas quebrando el mastelero del mayor de popa. El palo quedó colgando de las burdas y obenques por la banda de estribor, lo que provocó una escora del casco de unos 10° a esa banda.

Durante toda la noche nos mantuvimos a remo para economizar petróleo y distante unos 300 metros del casco, no

sin gran esfuerzo, pues se levantó viento que además de hacer abatir la embarcación, hizo bajar considerablemente la temperatura ambiente.

El marullo levantado por el viento aumentaba las molestias, pues al romper la ola contra la borda, mojaba el interior contribuyendo a un mayor descenso de la temperatura. Después se ideó colocar un collar de salvavidas de corcho alrededor de la borda, con lo que se logró evitar las salpicaduras.

Aproximadamente a las 02:00 horas del 1 de marzo, comenzaron a hacer explosión las cargas antisubmarinas ubicadas en las chilleras de los cañones de 47 mm. Una extraña casualidad hizo que las explosiones fueran exactamente 21.

Con la aurora, el viento amainó y el oleaje suavizó, pasando lentamente del frío de la noche al calor sofocante del día.

La toldilla había terminado de quemarse y empezaron los preparativos para subir a bordo.

En esos momentos se produjo otro hecho, producto sin duda de la casualidad, pero que nos llenó a todos los presentes de intensa emoción. El pabellón nacional, que hasta ese momento estaba intacto, izado en lo más alto del pico de mesana, descendió lentamente hasta media asta, donde permaneció como en señal de duelo, cerca de un minuto, para seguir arriándose hasta quedar enredado en la botavara.

Continuando con los intentos para subir a bordo, un contramaestre con algunos hombres alcanzaron a tomarse de varias brazas cortadas que afortunadamente no se habían quemado. Lograron subir a pulso y después de más de una hora pudieron fabricar una escala de gatos con algunos cabos que milagrosamente encon-

traron intactos y las cabillas que aún estaban calientes.

Por esta escala de gatos subieron a bordo uno 15 hombres, casi la mayoría de los que no estaban en las embarcaciones. En el departamento de motores encontraron un poco de agua dulce, de la refrigeración de los generadores. Trataron de abrir el frigorífico, pero fue imposible por las deformaciones de la puerta debido al calor.

En esas circunstancias, y aproximadamente a las 09:30 horas del 1 de marzo, apareció por el Este un pequeño punto negro que muy pronto se convirtió en la alentadora silueta de un avión Catalina. Su primera intención fue amarizar, pero debido a la mar boba, no le fue posible hacerlo. Comenzó entonces a explorar los alrededores del casco y viendo la falta apremiante de embarcaciones, lanzó desde baja altura una balsa de goma que al contacto con el agua quedó automáticamente inflada. Con el motor la remolcamos hasta el grupo más numeroso de los que permanecían en el agua. Esta balsa, construida según especificaciones para cuatro personas, soportó perfectamente 14, más un herido que se acomodó en el fondo de la parte central.



Esta foto fue tomada desde el avión Catalina que sobrevoló el lugar del incendio el día 1 de marzo de 1945, aproximadamente a las 10:30 horas.

El Catalina continuó sobrevolando los restos del naufragio hasta cerca de las 13:00 horas, sin duda para obtener una mejor latitud por meridiana.

Antes de regresar a su base, pasó a baja altura y lanzó un mensaje dentro de una lata de bencina, en que decía que había establecido comunicación con un buque situado a 110 millas de distancia de nosotros y que se acercaba a toda velocidad. Nos deseaba buena suerte y firmaba, festivamente, "El Gringo".

El sol quemaba ya con todas sus fuerzas y hasta el momento no habíamos probado una gota de agua. La sed se dejaba sentir y alguien dijo haber leído que colocándose un botón en la boca, producía salivación y aminoraba la sed. Este consejo se puso en práctica y se comprobó que realmente surtía buenos efectos.

Dada la seguridad de auxilio que nos comunicó el avión, se procedió a repartir una botella de agua dulce, a la cual se le agregó un poco de "chica". Esta botella de menos de un litro, fue repartida entre los 72 hombres que estábamos en la embarcación de lo que se puede deducir la cantidad que nos correspondió a cada uno. Sólo sirvió para remojar un poco los labios que ya empezaban a sentirse resecos y ardientes.

El resto de la mañana y esa tarde, más o menos hasta las 17:00 horas, se empleó en continuar los esfuerzos para obtener agua dulce a bordo o abrir la puerta del frigorífico. A la hora antes indicada, comenzó a quemarse el pañol de pinturas produciéndose un denso y sofocante humo blanco que obligó a abandonar el buque. Hubo hombres que debieron lanzarse por la borda y nadar para no sufrir asfixia a causa de esos gases. El humo duró poco y ya al atardecer fue posible subir de nuevo a bordo.

Los botes y balsas se mantuvieron casi toda la tarde por la popa del casco, tomados en serie, y el primero unido al casco por un alambre de la antena que casualmente colgaba por la popa.

Alrededor de las 21:00 horas, se levantó una brisa del norte que fue paulatinamente en aumento, refrescando hasta alcanzar fuerza 3 a 4. Las molestias por las salpicaduras de las olas disminuyeron con el collar de salvavidas que colocamos alrededor de la borda.

Comenzaron también los chubascos y los que nos mojábamos con las olas recibimos, además, el agua de la lluvia.

Serían más o menos las 21:30 horas del jueves 1 de marzo de 1945, cuando con entusiasmo oímos vivas gritados por el personal que estaba a bordo del casco. El motivo de su alegría era el avistamiento de una luz en el horizonte, hacia el SE y que se trataba, sin duda, del buque anunciado por el catalina. Se procedió entonces a lanzar uno de los tres cohetes que quedaban en los botes. Su dispositivo no funcionó correctamente y a pesar de que la mezcla luminosa encendió, por falla del paracaídas fue muy poco visible.

En esos instantes comenzó a llover intensamente y disminuyó mucho la visibilidad, perdiéndose de vista la luz, hasta cerca de las 22:15 horas, en que se vio mucho más cerca, distinguiéndose sus luces verde y roja de posición. Repentinamente el buque cambió su rumbo, alejándose, lo que lógicamente produjo gran inquietud y ansiedad, sobre todo en el personal que se encontraba a bordo del casco todavía humeante.

Cabe hacer notar que el casco, aunque continuaba incendiándose, no era un punto de referencia para el buque que se acercaba, ya que no era posible ver las llamas desde el exterior.

En vista de este acontecimiento inesperado, se ordenó disparar el penúltimo cohete de señales, el que funcionó muy bien y tuvimos la seguridad de haber sido vistos, pues el buque continuó su caída y nuevamente nos puso proa, al mismo tiempo que hacía señales de luces que fueron contestadas con nuestras linternas, entre las cuales estaba la que me había salvado la vida.



El "Río Jachal" cuyo capitán, Ángel Raygada, fue condecorado por Chile en reconocimiento de las atenciones que brindó a los náufragos.

Con la seguridad completa de nuestro rescate, procedimos a abrir algunos tarros de conserva que teníamos en el bote y que habíamos guardado para el último momento. Este bocado fue muy bien recibido, pues no habíamos probado alimento desde el día anterior, al desayuno, o sea, unas 40 horas.

A medida que el buque se acercaba, se fue distinguiendo su enorme silueta y sus bien iluminadas cubiertas. Encontrándose ya a poca distancia, pusimos el motor en marcha con el petróleo que quedaba y arrumbamos a la escala real que había arriado para recibirnos.

Este acercamiento fue para todos de vibrante emoción. No sabíamos de qué buque se trataba; creímos, al principio, que se trataba del *Rancagua*, pero al estar más cerca, vimos izada en el asta de mar la bandera argentina. Casi al mismo tiempo pudimos leer en grandes letras blancas en sus costados el nombre de nuestro salvador: *Río Jachal*.

Seríamos recogidos por el barco más grande y más cómodo que surcaba las aguas del Pacífico Sur. Nuestra alegría no tenía límites.

Al estar a pocos metros de distancia, vimos como todos los pasajeros se agrupaban curiosos en la borda. Al atracar a la escala real, se oían gritos de

alegría, gritos de aliento y sonoros vivas para Chile y para Argentina. Esta fue una de esas escenas que quedan grabadas en bronce en la memoria de los hombres, y en esos instantes sentíamos la extraña sensación de tener "los pelos de punta".

Atracado el motor a la escala, empezó el desembarco poco después de las 23:00 horas, y en perfecto orden de antigüedad, conforme a Ordenanza.

Arriba, en el portalón, fuimos cariñosamente recibidos con nuevas palabras de aliento y con un buen vaso de aguardiente para el frío.

Fue necesario solicitar ayuda para subir a los heridos y algunas mantas para el personal que había perdido toda su ropa.

Terminado el desembarco, se envió el motor a buscar al personal que se encontraba a bordo del casco. Una a una fueron atracando las embarcaciones y las balsas. A medida que llegaba el personal, fue formando por divisiones, a sotavento, y una vez todos a bordo, se pasó lista para establecer definitivamente las bajas. Los heridos fueron llevados directamente a la enfermería y se pasó una lista con el nombre de todos ellos.

El silencio y la sorda emoción que reinaba en esos momentos es algo difícil de describir. Sólo se oía el zumbido del viento y el ruido del mar.

Me cupo, como ayudante del 2º Comandante, recibir las relaciones de las divisiones y ser, por lo tanto, el primero en confeccionar la lista total de las bajas. Se estableció que ascendían a 20, entre los que figuraban 7 oficiales: Capitán García, Tenientes Navarro y Frodden y Guardiamarinas Ossandón, Paul, Ugalde y Barahona.

Esta lista fue enviada inmediatamente por radio a la Comandancia en Jefe de la Armada de Chile.

A continuación, pasamos a los comedores, oficiales, suboficiales y sargentos al de primera clase y el personal de chompa al de segunda clase. Extraño era el espectáculo que presenciaron los pasajeros del *Río Jachal* esa noche, al ver el lujoso comedor ocupado por hombres barbudos, descalzos y semidesnudos. La comida especial que nos habían preparado consistió en una sopa de crema y un plato de carne, papas doradas, ensaladas de verdura, grandes jarros de agua fría, pan y cigarrillos.

Terminada la cena, que casi nadie pudo comer íntegra, por una curiosa falta de apetito, pasamos a la enfermería para un examen médico general. La mayor parte de las heridas fueron las producidas por el sol. También hubo afecciones a la piel por estar mucho tiempo en el agua especialmente los pies.

Casos de quemadura por fuego, aparte del personal que salió de la bodega y que ya estaba hospitalizado, hubo muy pocos, entre los que figuré yo con una leve quemadura en la mano derecha.

A medida que se efectuaban las curaciones, los oficiales del buque iban dando alojamiento a los que estaban listos. Tuve suerte de que me tocara la atención del 2º sobrecargo, quien gentilmente y en un gesto muy humanitario, me cedió su excelente camarote con toda clase de comodidades. Me acosté cerca de las 3 de la mañana del viernes 2 de marzo. Por más de una hora traté de conciliar el sueño, pero apenas cerraba los ojos, venía a mi mente una visión dantesca de fuego, humo y llamas, oyendo los gritos más espantosos de sufrimiento y dolor. El cansancio terminó por vencerme y tuve un reponedor descanso.

El *Río Jachal* permaneció toda la noche sobre las máquinas a corta distancia del casco aún humeante. Temprano,

en la mañana, llegó el vapor peruano *Ucayali*, para cooperar al salvamento de lo que quedaba del velero.

Después de transbordarse al mencionado buque el Comandante con su ayudante y el ingeniero de cargo el *Río Jachal* zarpó alrededor de las 09:00 horas con rumbo al Callao.

A bordo del *Río Jachal* nos informamos de que nuestro primer cohete fue visto por un pilotín, y que el brusco cambio de rumbo fue con el objeto de examinar unos restos náufragos encontrados al aproximarse.

A medida que nos alejábamos con 15 nudos del *Río Jachal*, se perdía en el horizonte la antes gallarda silueta de nuestra *Lautaro*, trasformada, ahora en una masa informe de hierros ennegrecidos por el fuego; de su altiva arboladura sólo quedaba el mesana, y su bauprés impertérrito, indicaba siempre horizonte y cielo, símbolos eternos de los ideales de los hombres de mar.

Al terminar este relato, quiero expresar mi sincero agradecimiento al capitán, oficiales y tripulantes del *Río Jachal*, por todas las atenciones y gentiles cuidados que nos ofrecieron en tan difíciles momentos.

Igualmente, deseo agradecer a la Armada peruana su hospitalidad en el cómodo casino del Arsenal Naval del Callao, y las atenciones recibidas por parte de los oficiales peruanos que convivieron esos días con nosotros.

Finalmente, y para ser justo, debo reconocer que el comportamiento de nuestros compañeros de armas que nos fueron a buscar en el BMS *Araucano* fue inmejorable, y en todo momento comprendieron nuestro estado de ánimo y trataron de hacernos lo más agradable posible nuestro regreso a la patria.

* * *