

CRUCERO "O'HIGGINS", SIEMPRE AVANTE

Alexander Tavra Checura*

Los hechos descritos ocurrieron a bordo del crucero "O'Higgins", buque insignia de la Escuadra Nacional, tras sufrir un gravísimo accidente en los canales el lunes 12 de agosto de 1974. El autor, entonces un joven Subteniente de 21 años, describe sus sentimientos, enriquecidos por la revisión de antecedentes, conversaciones con actores y testigos; lectura de bitácoras y revisión de fotografías, y destaca las hasta hoy, anónimas y valerosas acciones que observara y que, a su juicio, superaron con creces el "cumplimiento del deber".

El crucero "O'Higgins" contaba entonces con 38 años de servicio, habiendo sido lanzado al mar en Estados Unidos como USS "Brooklyn" en 1936, primero de una serie de seis "cruceros ligeros", destacando su armamento compuesto por 5 torres triples de 6"/47" y su potencia de máquinas (100.000 BHP), que le imprimían una velocidad máxima de 30 nudos mediante turbinas y calderas de vapor. Fue traspasado a Chile en 1951.

Debido a problemas propios de su vetustez, más la pobreza del erario, parte de sus sistemas y equipos se mantenían inoperantes. Cuando era factible, se reparaban o reemplazaban con partes sacadas del CL "Prat", cuando aquel buque permanecía en Talcahuano, o viceversa, cuando el CL "Prat" salía al servicio. La "rotación" se extendía a su dotación, compuesta por unos 1000 hombres, más 180 hombres que correspondían al personal de la "Insignia" (CJE).

- Crucero "O'Higgins", Siempre Avante.

En marzo de 1974, me presenté a bordo del CL "O'Higgins", acompañado de sentimientos encontrados. Pena, por dejar mi primer buque, el transporte "Aguiles", tras desempeñarme en él como Ayudante del Segundo Comandante, pero alegre, porque el imponente crucero siempre estuvo en mis sueños de cadete, imaginándome combatir en memorables batallas donde se definiría el futuro de la Patria.

Al presentarme, el Capitán de Navío don Mario Gorziglia Vargas me interrogó por mi experiencia previa, la cual

era escasa y consistía en haber sido Oficial Artillero del "Aguiles", y un buen guardiero canalero. Le resultó natural destinarme al Departamento de Armamentos, dirigido por el Capitán de Corbeta Alfonso Herrera Correa, asumiendo además la Primera División (las tres torres de proa de 6"/47), y de Oficial de la torre "directora" NC 2.

De una dotación reglamentaria de 55 Oficiales, éramos sólo 32, con un importante número de Tenientes Segundos y Subtenientes no especialistas. El Departamento de Armamentos contaba con 2 Tenientes 2º Artilleros, y 5 Subtenientes.

* Contraalmirante. Oficial de Estado Mayor. Graduado del U.S. Naval War College. Magister en Ciencias Navales y Marítimas, mención Estrategia. Master of Arts International Relations, Salve Regina University, Newport, Rhode Island. Miembro de Número de la Academia de la Historia Naval y Marítima de Chile y de la Academia de la Historia Naval y Marítima del Ecuador. Magno Colaborador de Revista de Marina, desde 2003.

Es bueno recordar para los marinos de hoy que, estando en Valparaíso, la dotación cubría a 3 guardias y, fuera de puerto base, todos los demás eran "puertos de campaña", y quedábamos a 2 guardias. Aparte de la permanente carga de trabajos en Armamentos, cada día se perdían muchas horas reorganizando zafarranchos. Varias veces me cuestioné si no sería mejor olvidarme de mis sueños de cadete, y orientarme hacia otra especialidad. Además, casi no existían recursos, y la grave falta de repuestos y consumos básicos era evidente.

Me concentré en mi personal, un conjunto variopinto de 122 hombres de los cuales la mitad eran Suboficiales o Sargentos y el resto, Cabos, Marineros de Mar, y Conscriptos de edades muy variadas. Me secundaba el Suboficial (Art Ap.) René Sepúlveda, Condestable Artillero de gran experiencia.



CL "O'Higgins".

Tras una corta navegación a Puerto Aldea en abril, en mayo concurrimos al norte a celebrar Glorias Navales y, al regreso, nos dirigimos a Talcahuano para un corto período de reparaciones. Previamente, perdimos más gente por trasbordos a las Escuelas de Especialidades y a otras unidades de la Escuadra Nacional, conspirando con mis intenciones de entrenar a mi dotación de combate, por las numerosas ausencias, o cambios de puestos.

Permanecimos amarrados en el canal de acceso al dique N° 1, soportando algunos malos tiempos característicos de la época, preparando la "escuadrilla" para agosto donde recibiríamos a la nueva fragata "Condell". Con la venia del Jefe de Departamento, hice lanzar al costado las viejas balsas salvavidas de corcho y las redes de flotación estibadas en mi sector divisional. Fue tragicómico verlas, poco rato después, flotando semihundidas, y trozos de corcho y lonas reseca flotando libremente fuera de los tubos de cobre.

Observando la existencia de buques "de baja" amarrados en la dársena, organicé prácticas formales de navegación a vela y boga en chalupa con mis marineros, para "visitarlos" y sacarles elementos aún útiles, para mi División. Obtuvimos carretes para las espías de proa, evitando largas faenas para adujarlas en el hangar; materiales para reparar o completar elementos faltantes de las torres de artillería, y cajas de teléfonos magnéticos.

A mediados de julio regresamos a Valparaíso, recibiendo al personal de la Insignia, más la banda de músicos y el Destacamento de Aviación. Este, disponía de un helicóptero Jet Ranger, cuyo piloto era el Teniente 1° (Nv. Av.BT.) Christian de Bonnafos Gándara.

Una lluviosa tarde de principios de agosto, la reducida Escuadra Nacional compuesta por el CL "O'Higgins", el DDG "Williams", el DD "Cochrane", el AO "Araucano" y el ATF "Aldea", zarpó hacia Talcahuano al mando del Contraalmirante Horacio Justiniano Aguirre (Q.E.P.D.). Allí se integraron como "refuerzos", 4 Subtenientes provenientes del CL "Latorre", dos para las guardias de puente y otros dos, afectos a Ingeniería.

Zarpamos al sur y, como fue habitual, día y de noche se sucedieron ejercicios "liebre" entusiastamente ordenados por la CJE, agregándose ejercicios internos

del buque para levantar el escaso nivel de entrenamiento de tan heterogénea dotación.

- El lunes 12 de Agosto.

La Escuadra navegó por canales separados, en dos agrupaciones. Una, compuesta por el AO "Araucano" y el ATF "Aldea" utilizaba canales comerciales, y la otra, por el CL "O'Higgins", el DDG "Williams" y el DD "Cochrane", por un canal paralelo al weste.

Durante la mañana del lunes 12 de agosto, ejecutamos un excelente ejercicio de tiro "en caza" con las tres torres de proa, ocasión en la que el olor a cordita y la adrenalina a tope, me hicieron retomar mi temprana vocación artillera, continuando la navegación en Formación 1 junto al modernizado destructor "Williams", como guía, a 1000 yardas por la proa, y el veterano "Cochrane", a 1000 yardas por la popa.

Aproximadamente a las 15:55 horas, me relevó como Oficial Comunicante de la guardia Azul el Subteniente Jorge Doebbel Küpfer. Bajé a la Cámara de Oficiales, sentándome en la mesa de Subtenientes junto al Teniente de Bonnafos, quien, con jovial espíritu, nos motivaba con sus historias.



Cruceiro "O'Higgins" en canales.

A las 16:06 horas percibimos un sordo y creciente ruido proveniente desde las cubiertas inferiores, transformándose en una violenta vibración y con

ruidos similares a los de un terremoto. Salté de mi silla, exclamé, "nos varamos", y corrí a mi camarote sin percibir reacción alguna por los parlantes. Tomé mi parca verde, el salvavidas, linterna y pistola, y salí a cubierta por la escotilla de popa de la torre 2.

Al llegar a ella, observé que el crucero seguía navegando con suavidad y pensé, con vergüenza, que todo había sido producto de mi imaginación e inexperiencia, pero entonces sonó la alarma general informando que el buque había tocado fondo, y el audio se comenzó a perder al quedar el buque sin poder eléctrico. Permanecí en cubierta organizando al personal, evitando que cubrieran dentro de las torres y, secundado por los Condestables de Torre, esperamos instrucciones.

Observé rostros nerviosos, especialmente de algunos Marineros que llegaron sin sus salvavidas, por lo que dispuse pasarles los empleados en faenas de pintura y a otros, que se terciaban los picarones de presentación de las escalas reales. Era obvio que de nada servirían en las frías aguas australes, pero permitieron tranquilizar bastante a los más novatos.

Llegó un Oficial solicitando urgentemente llevar maderas de apuntalamiento a los salones de calderas, y procedí, con veinte marinos, a llevar dicho material hacia popa, por pasillos interiores sin luz, guiados solo por mi linterna.

En el camino encontré al Subteniente AB Carlos Borrowman, animándonos y pasándonos un par de "lanteones N.A.", del clásico color amarillo. Tras muchas dificultades llegamos a la "Plaza", ubicada sobre la sala de turbinas de popa, junto a otros voluntarios con más material, escuchando gritos y órdenes diversas provenientes desde el salón de calderas B-4.

Cuesta imaginarse la situación: sin comunicaciones, sin iluminación; sin órdenes precisas ni coordinadas y, por

último, sintiendo una extraña sensación de que nuestro buque se hundía irremediablemente.

Me asomé por la escotilla blindada, y observé al Teniente 1° Javier González Pardo dirigiendo con energía al personal quienes, desesperadamente, colocaban puntales de madera para soportar la enorme presión de agua de mar ejercida sobre el mamparo que les separaba de la sala de máquinas de proa. Muchos gritos eran de advertencia, puesto que se estaban apagando las calderas mediante procedimientos de emergencia. A popa, ambas salas de máquinas se habían inundado irremediablemente al quedar intercomunicadas a través de los "voids" laterales, que habían sido abiertos días antes para trabajos de mantención...

El mamparo de popa estaba "inflado" hacia proa y, por múltiples orificios, filtraban con fuerza chorros de agua de mar formando una gran ducha horizontal, escuchándose ruidos como disparos, producidos por remaches que "saltaban" por la presión ejercida por el agua de mar que inundaba la sala de máquinas de popa.

Impresionado por el esfuerzo y trabajo desplegado por los "chanchitos", regresamos a cubierta, cruzándonos con el personal de la división "Yate" (Maniobras), quienes se dirigían presurosos al hangar a preparar el cable de remolque, estibado y protegido con grasa, probablemente desde su instalación abordo en 1936, ya que se había ordenado preparar la maniobra de remolque para pasarla al "Cochrane".

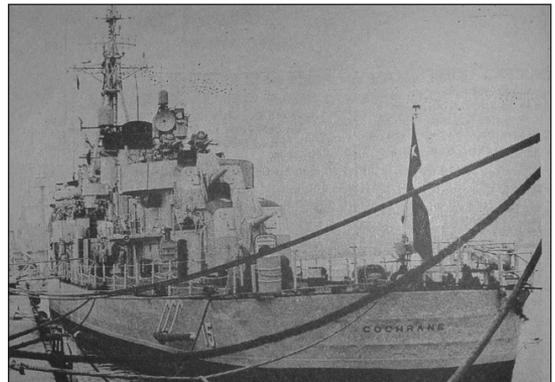
A lo largo de toda la cubierta por babor, el personal comenzó a preparar candeleros y nervios para recibir el peso del cable de acero, antes de unirlo a las espías que alistaban los especialistas dirigidos por el Oficial de Maniobras, Subteniente Hugo Lazo Mancilla, y el Contramaestre, Suboficial (Mn.) Armando Zamora Vélchez. Observé, con oculta satisfacción, la utilidad prestada

por los viejos carretes de espías sacados del ex - ATA "Galvarino"...

Dicha maniobra jamás la habíamos practicado, pero su ejecución resultó muy expedita. Nadie gritaba y todos comprendíamos la gravedad de la situación. Dirigidos por el Teniente 2° Juan Schultz Putz, parado sobre una bita, sacamos a "fuerza bruta" el cable de acero (no había poder eléctrico) y el Contramaestre nos instruyó cómo adujarlo sobre los nervios, "amadrinándolo" con pequeños trozos de cabo alquitranado que se cortarían por gravedad, al salir el cable hacia el "Cochrane".

El destructor maniobró por nuestra banda de babor, y los "Maniobras" del buque se afanaron para desengrillar el ancla, y unir la cadena al cable de acero. Desgraciadamente, cuando la maniobra estuvo lista, se había perdido demasiado tiempo tratando de pasar "nivelajes", ya que no disponíamos de fusiles lanza cuerdas.

Tras lograr pasar la línea, ambos buques derivamos hacia unos islotes ubicados por la aleta de babor, quedando el "Cochrane" con su proa hacia el este y el crucero, hacia el weste. Se pasó el remolque, cayendo el cable con estrépito y quedando la cubierta oculta por una nube de óxido y grasa, hasta afirmararlo en la popa del destructor.



DD. "Cochrane".

Cuando el "Cochrane" informó "listo a remolcar", estaba muy cerca de aque-

llos islotes, comentándole mi percepción al Teniente 2° OM. Av. Jorge Rodríguez Novoa, encargado de los “Drones”. El Teniente Rodríguez confirmó mi temor y exclamó: “Se va a varar..., vas a ver que cuando dé avante, se va a varar...”.

Observamos humo desde sus chimeneas al dar avante, y su popa hundándose por el esfuerzo. De pronto, el remolque se cortó y el destructor literalmente, “saltó” hacia proa, varándose. Ese momento resultó muy descorazonador, mientras las sombras del ocaso comenzaban a cubrir el área.

Recogimos el cabo de remolque, y el Segundo Comandante, Capitán de Fragata Hernán Vásquez Wacquez, constituido a proa, ordenó pasar un nuevo remolque, ahora al destructor “Williams”, que se aproximó por babor del crucero, proa con proa. Hubo intentos fallidos de pasar la maniobra con “nivelayes”, hasta que el “Williams” solicitó “aclarar la cubierta”, porque utilizaría lanza cuerdas propulsadas por cohetes.

Los artilugios traían un soporte para fijar su elevación, unido a una cuerda de más de 200 metros. Hubo dos intentos, ambos fallidos (Murphy...). En el primero salió el cohete, pero sin la cuerda. El segundo enredó la línea y cayó al mar, observándose su avance bajo el agua hasta apagarse a unos 50 metros de nuestro buque.

Entonces, oímos el ruido de la turbina del helicóptero, que despegó instantes después por babor, volando lentamente hacia el “Williams”, llevando una espía colgada de la mano de un hombre que sobresalía por estribor. El piloto, Teniente 1° De Bonnafos, iba acompañado del Cabo 2° (El.Av.) Leopoldo Lucardi, del Destacamento de Aviación embarcado, y del Cabo 1° (Ec.BT.) Juan González Calderón, encargado de la Oficina del Departamento de Operaciones, sosteniendo la espía vestido con traje de buzo.

Surgieron espontáneas exclamaciones de asombro y alegría por el arrojado que demostraban piloto y su tripulación, en una temeraria maniobra con un medio frágil y precario. El helicóptero voló a poca altura mientras se entregaba la espía “sobre mano”, hasta posar su patín izquierdo en la torre de popa del “Williams”, uniendo ambos buques. Lamentablemente, al tesar la línea de espías, ésta se cortó, fracasando la maniobra.

El helicóptero regresó a bordo y nuevamente despegó con una segunda línea de espías, extendida por casi 500 metros. Sin embargo, cuando estaba muy próximo al “Williams”, vimos que regresaba al crucero sin lograr su objetivo. Luego sabríamos que la Comandancia en Jefe de la Escuadra le ordenó al “Williams” suspender la maniobra de auxilio; no recibirle la segunda espía del helicóptero, y que se alejara mar afuera para evitar una tercera varada...

Para quienes nos encontrábamos en cubierta, el fracaso de la maniobra resultó desalentador, viendo alejarse al único buque que podía sostenernos antes de vararnos a nuestra vez, sobre las rocas ubicadas a popa. Además, desconocíamos lo que sucedía con nuestros camaradas de las máquinas, pero el francobordo del crucero disminuía por minutos...

Sin desmayar y alentados energicamente por el Segundo Comandante en el castillo, se preparó la maniobra de fondeo del ancla de estribor, sin contarse con poder electro-hidráulico para el cabrestante, y desconociéndose la profundidad existente en el lugar.

Llegó un soldador con equipo portátil quien, tras múltiples esfuerzos, logró cortar la boza de cadena que sujetaba el ancla a cubierta y, protegidos detrás de la torre N° 1, vimos salir 11 paños de cadena en medio de un ruido infernal, con chispas, óxido y polvo. Afortunadamente, la cadena no se cortó, el ancla agarró en fondo rocoso a una profun-

didad mayor a 100 metros, y el crucero detuvo su abatimiento hacia popa.

El Segundo Comandante llamó a su ayudante, Teniente 2° IM Héctor Berndt Berndt y a mí, por estar cercano a él, ordenándonos, discretamente, verificar a popa la factibilidad de que, ante un hundimiento inminente, la dotación pudiera desembarcar en los islotes cercanos a ella. Concurrimos a toldilla y observamos con nuestras linternas que la popa se mantenía estable, pero demasiado cerca (menos de 100 metros) de un roquerío siniestro, sobrepasado constantemente por las olas. Evidentemente, intentar desembarcar sobre aquellas rocas sería suicida, lo que informamos al Segundo Comandante.

Se ordenó a viva voz que los Oficiales pasáramos a reunión con el Comandante en la Cámara, que permanecía en penumbras, y desde mi puesto observé y escuché al Comandante, con voz trémula, pronunciar algunas palabras relativas al accidente y sus consecuencias. El Segundo Comandante se paró y ordenó con energía al Oficial Ingeniero, Capitán de Corbeta Douglas Ashcroft Sotomayor, explicar la situación del momento.

Éste, utilizando un plano explicó la extensión de la avería y la razón de inundación existente, calculada en toneladas de agua por hora, estimando que, de no controlarse, el hundimiento del buque se produciría en un par de horas. Hubo un rápido intercambio de opiniones y preguntas hasta que el Segundo Comandante ordenó que los Oficiales permaneciéramos junto a nuestro personal en los entrepuentes, esperando instrucciones.

Puesto que parte de mi gente estaba en cubierta, ordené al Suboficial (Art.Te.) Óscar Bernal Orellana quedarse con el resto del personal disponible en el entrepuente divisional, y me mantuve en el castillo junto al Condestable Sepúlveda, y un grupo de especialistas en Maniobras y Artilleros.

Asumí la primera "guardia de cadena", sin haberlo hecho nunca antes.

A cada vibración o "salto", presumía que estábamos garreando, pero la experiencia de los "viejos" junto a mí, me ayudó a aprender "a todo vapor". Divisábamos al "Cochrane", y mar afuera, al "Williams". Tras un largo rato, observé acercarse por babor una embarcación, resultando ser del "Williams" para sondar con escandallo, reconociendo la voz de mi cuñado, el Subteniente Alejandro Herrmann Hartung, hasta que se alejó hacia el "Cochrane" por falla de motor, donde logró atracar y fue testigo directo de los frenéticos esfuerzos de su dotación por salvarlo.



DDG. "Williams".

Permanecimos en vela, esperando en cualquier momento oír la orden más temida. Todas las embarcaciones grandes ("motores") se estibaban en el hangar, sin poder sacarse, y dos balleneras y dos chalupas colgaban inútiles de sus pescantes, ya que no había electricidad y los viejos generadores auxiliares ("Budás") no funcionaron.

El personal de la Insignia disponía de chalecos salvavidas inflables y balsas automáticas. La dotación del crucero, en su mayoría, utilizaba chalecos de corcho y disponía de 15 balsas hechas de tubos de cobre forrados en corcho estibadas sobre las torres, y 18 redes flotantes plegadas, útiles sólo para aguas tropicales. En síntesis, inútiles para la emergencia.

Afortunadamente, el tremendo esfuerzo desplegado por el personal de

Máquinas y de Control de Averías permitió controlar la inundación, y el buque se mantuvo a flote. Al amanecer del martes 13, las condiciones meteorológicas cambiaron; el mar estaba en calma y no había viento. A partir de ese momento, se intensificaron los frenéticos esfuerzos orientados a preparar una larga línea de espías y pasarla al *"Cochrane"* con ayuda de embarcaciones del *"Williams"*, sostenida con los chalecos salvavidas de nuestro personal para evitar que se hundiera por su peso.

La faena requirió del trabajo de la totalidad de Oficiales y Gente de Mar. Se agregó el cansancio, hambre, el frío reinante, humedad y el exceso de grasa desparramada por doquier la tarde anterior, todo lo cual convirtió la pasada de espías en un esfuerzo significativo. Cuando la espía llegó a la popa del destructor, se coordinó con equipos de VHF el intento de desvararlo de las rocas que lo aprisionaban.

En esos momentos, desde el Puente de Mando del crucero y mediante un megáfono portátil, se leyó el siguiente mensaje recibido del Comandante en Jefe de la Armada, Almirante José Toribio Merino Castro: "Aprecio dificultad que se vive y que no se produce por primera vez. Espero que esfuerzo individual y conjunto permitan superar crisis que Escuadra experimenta. Pruebas como estas dan el temple necesario para ganar una guerra".

Redoblados los esfuerzos de más de mil hombres, animados rítmicamente por el bombo de la banda de músicos, "templamos" a pulso la espía pasada al *"Cochrane"* mientras éste echaba denso humo negro por sus chimeneas. El esfuerzo desplegado parecía inútil, y el seno de la espía apenas se levantaba fuera del agua.

De pronto, oímos sirena del destructor tocando pitazos al dar atrás, y con algarabía, lo vimos salir lentamente de su incómoda posición. Comenza-

mos a tirar la espía "de corrido" y el *"Cochrane"* zafó, combinando la potencia de sus 60.000 BHP y la fuerza humana aplicada sobre la espía, atracándose "a mano", limpiamente, "proa con popa", al costado de babor de nuestro maltrecho crucero, mientras la banda tocaba "Naval".

Después que el *"Cochrane"* verificó sus averías y se largó del costado, el Segundo Comandante, junto al jefe del Departamento de Armamentos, ordenó largar el ancla y la cadena de estribor que habían salvado al buque de una segunda y fatal varada, cuando el *"Williams"* pudiese remolcarnos.

Se resolvió utilizar las redes de corcho de las Torres N° 1 y N° 3, "abrazando" a dos tambores vacíos pintados de rojo, unidas por una larga línea de "nivelayeres" como orinque, a un grillete de la cadena, lográndose que ésta, al largarse, arrastrara con estrépito este ingenio el cual, tras un par de minutos, volvió a la superficie marcando el lugar desde donde sería, posteriormente, rescatada por el ATA *"Colo-Colo"*.

Finalmente, el *"Williams"* nos pasó un remolque con una lancha, remolcándonos con grandes precauciones. Primero, muy lento, aumentando luego el andar gradualmente hasta unos 6 nudos, apreciándose que nuestro buque, por la grave inundación de sus salas de máquinas, había recibido más de 2500 toneladas de agua de mar a través del "rajón" de 71 metros de largo en su casco. El convoy se dirigió hacia un puerto seguro, seguido por el averiado *"Cochrane"*, donde ambos buques permaneceríamos reparando daños y asegurando la flotabilidad.

- Epílogo.

Los esfuerzos desarrollados por la Armada de Chile y su personal para salvar al *"O'Higgins"* y al *"Cochrane"*, fueron máximos. Desde el comienzo de las reparaciones a flote, tuvimos al cos-

tado y a popa, hasta siete distintas unidades de apoyo, incluyendo lanchas torpederas.

Todos los buzos de la Armada concurren a la cita, iniciándose una titánica faena para sellar externamente las roturas de ambos cascos con cuñas de madera y grasa de carnero, y con cemento interiormente. La dotación del crucero trabajó sin cesar, concurriendo cada tres días, o cuando era posible, a los buques que nos ofrecían ducha caliente y baños para asearnos, o para alimentarnos debidamente, ya que en nuestro buque sólo contábamos con escasísimos recursos de la "Cantina Seca".

Dormíamos vestidos, cubiertos por capotes, parcas, y lo que fuera menester. En las mañanas, era impactante observar desde el castillo el buque entero cubierto de nieve. Y en las noches, percibir el helado y lúgubre silencio, interrumpido por ruidos provenientes de los trabajos en las máquinas. Creo que pocos pueden imaginarse lo sobrecogedor que resulta estar en un buque "apagado", averiado, en riesgo de hundimiento, y sin los ruidos propios de una "ciudad a flote".

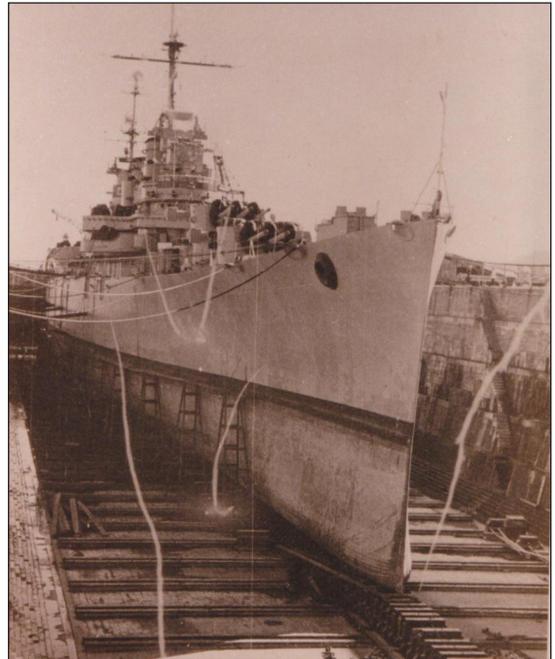
Nadie estuvo ausente de los trabajos de rescate. Oficiales y Gente de Mar conformamos un solo equipo, motivados por salvar nuestro buque. Los días y noches fueron muy difíciles de soportar, pero transcurrían raudos, hasta que una nueva tragedia se hizo presente.

El Jefe de la partida de buceo, Teniente 1° IE.BT. Guillermo Arriagada Stuyen (Q.E.P.D.) perdió su vida al finalizar una faena en el casco del crucero, amarrado junto al "Cochrane", cuando avisó a su compañero que bajaría a verificar la correcta colocación de las últimas cuñas, y nunca más afloró. Desplegamos todos los esfuerzos por encontrarlo por muchos días, y sin escatimar medios, pero desgraciadamente no tuvimos éxito.

Finalmente, casi un mes después, y tras haber enviado previamente al norte la mitad de la dotación en el "Aguiles" para esperar al buque en Talcahuano, el "O'Higgins" zarpó a remolque del ATF "Aldea", precedido poco antes por el destructor "Cochrane", que se dirigió al norte por sus propios medios.

Mientras tanto, el personal de Ingeniería continuaba desplegando sus máximos esfuerzos por recuperar la propulsión. A simple vista, esto sería imposible, ya que las salas de máquinas estaban totalmente cubiertas por una gruesa capa de aceite, petróleo negro, y los sistemas eléctricos se encontraban dañados irremediablemente por agua de mar.

Sin embargo, al salir el convoy al océano abierto, la máquina de popa del "O'Higgins" quedó operativa, solicitándose la autorización a la Comandancia en Jefe de la Escuadra para largar el remolque desde el "Aldea" y continuar la navegación por medios propios. Autorizado, el buque aumentó su andar a 18 nudos, pese a todas las limitaciones ya



Crucero "O'Higgins" en dique en Talcahuano.

descritas, recalando a la Base Naval de Talcahuano, malherido, pero digno y enhiesto, la mañana del 11 de septiembre de 1974.

Estoy convencido que la dotación del crucero "O'Higgins" demostró, en agosto de 1974, que supo cumplir fielmente con la tradición naval de Chile,

tan bien plasmada en la petición que la nave de guerra herida de muerte en combate hace a sus tripulantes, y que está contenida en la "Plegaria del Buque de Guerra", que dice:

"No me entregues; recuerda que fui tu más leal compañero y amigo".

* * *



El Crucero "O'Higgins" en ejercicio de tiro.