

ESPÍRITU DE CUERPO*

Carlos Barrientos Valderrama**

El espíritu de cuerpo, como se conoce en nuestra institución es: "La capacidad de manifestar sentimientos y acciones que promueven la solidaridad y los vínculos de armonía y cohesión, generando una corriente de apoyo y respaldo entre sus miembros, renunciando a los intereses personales en beneficio de la institución."



Esta vivencia marinera ocurrida en el año 1974, a bordo del DD 15 "Cochrane", me hizo vivir en carne propia el concepto de Espíritu de Cuerpo aprendido de mis instructores como grumete naval. Jamás imaginé que en mi primer transbordo a una unidad de combate de nuestra Escuadra Nacional me permitiría participar de una experiencia marinera, que sin lugar a dudas a muchos de la dotación, les contribuyó a acrecentar su carácter, espíritu de cuerpo y su vocación por la carrera naval.

El buque se encontraba al mando del CF Sergio Sánchez Luna y como 2° Comandante el CC Octavio Bolelli Luna.

Recuerdo que a bordo del viejo destructor, entre otros muchos, formaban parte de su estado de fuerza, los entonces Marineros (Mc. Eln.) Tirapegui, Salgado y Muñoz Cruz, los Señaleros Saldaña, y González. Se destacaba, además, por su carácter personal, jovialidad y su gran alegría de vivir, el Marinero (Art.) Juan Cruz Parada, nuestro recordado "Monito" (Q.E.P.D.). Entre los

"más antiguos" recuerdo al Cabo 1° (Art.TE.) Juan Neira Toro, quien con su inseparable telémetro en cada repetido, se constituía en un valioso apoyo para el cálculo de distancia entre el muelle y el buque, con algunos "carriles" incluidos. Entre los Sargentos, recuerdo al Sargento (Rd.CIC.) Carlos Palma Malbrán, poeta que con su versátil pluma y bajo el seudónimo de "CAPA", ha escrito hermosos versos de himnos navales y muchos más, que conformaron un grupo de personas que a lo largo del tiempo, aún perduran en el más grato de mis recuerdos.

La Escuadra de la época, al mando del CA Horacio Justiniano Aguirre, estaba conformada

* Mención honrosa en la categoría "Vida Naval" del Concurso de Ensayos, "Revista de Marina, 130 años".

** Suboficial Mayor.

por el CL "O'Higgins", AO "Araucano", DDG "Williams", DD "Cochrane" y el DD "Blanco Encalada". Se encontraban prontos a llegar al país los destructores clase Summer "Ministro Portales" y "Ministro Zenteno"; y las Fragatas Misileras "Condell" y "Lynch", razón por la cual ese año las pocas Unidades de la Escuadra debieron cumplir múltiples comisiones de entrenamiento. En el caso particular del "Cochrane", le correspondió participar prácticamente en todas las actividades programadas para el entrenamiento característico de la flota en los Teatros de Operaciones Norte y Austral, como también en Unitas '74. En lo medular, se navegó bastante aquel año.

En los primeros días de agosto 1974, se zarpó desde Valparaíso rumbo a Punta Arenas, con recaladas operativas en Puerto Montt, Castro y Chonchi. Esta vez el escenario natural cambiaba pero los actores a bordo seguían siendo los mismos, tocaba desplazarse en pleno invierno a las agitadas aguas del sur chileno.

De esta manera, el 12 de agosto de 1974, la Escuadra compuesta por el CL "O'Higgins", DDG "Williams" y DD "Cochrane", navegaba en impecable Formación 1 por el canal Smith, en demanda de Punta Arenas. El AO "Araucano" transitaba por vía oceánica.



■ Canal Smith, Tierra del Fuego.

El referido canal se mostraba diáfano y apacible, era un hermoso día, todo indicaba que no habría mayores contratiempos en la singladura hasta la recalada a Punta Arenas. Los tres navíos de guerra mostraban orgullosos el tricolor patrio al viento mientras sus afiladas proas cortaban las tranquilas aguas, dejando en su bigote y estela

la presencia de la Armada de Chile en resguardo de la soberanía marítima.

La varada del CL "O'Higgins"

Cumplía el cuarto de guardia de 12:00 a 16:00 horas como registro en el puente de mando y siendo aproximadamente las 15:55 horas, entregué mi cuarto de guardia y mientras bajaba raudamente la escala ubicada inmediatamente a popa del puente de señales, por el sistema 1MC se hizo sentir la alarma que llamaba a la dotación a cubrir los puestos de repetido general para apoyar al CL "O'Higgins", unidad que sólo minutos antes había tocado fondo en una roca aguja no denunciada, ubicada caprichosamente a medio canal, situación que le estaba provocando una grave emergencia con inundación de salones de máquinas, pañoles y compartimentos. De inmediato regresé a cubrir mi puesto en repetido como Telefonista 1JV, es decir el teléfono principal de maniobras, a través del cual se transmiten en forma clara y precisa las órdenes e instrucciones desde el puente para las diferentes partidas de a bordo, emanadas de parte del comandante.

Previo a cubrir mi puesto de repetido general, observé hacia el canal, al lugar donde se hallaba el noble crucero averiado y éste, ya detenido en su andar, expelía a través de sus grandes chimeneas densas bocanadas de humo negro; lo imaginé como un gigante herido en sus entrañas, con sus hombres a bordo luchando por evitar su hundimiento y utilizando todos los esfuerzos humanos y materiales para mantener a flote al buque insignia de la Marina.

Ante la gravedad de lo acontecido, el mando ordenó al "Cochrane" retromarchar para ir en apoyo del crucero, maniobra que fue realizada en el mismo instante en que la fuerza de la naturaleza, presagiando un duro devenir, se manifestó en el lugar con una copiosa lluvia y fuertes vientos, cambiando en un instante la apacible escena previa a la tocada de fondo. Comenzaba entonces la férrea y difícil lucha del hombre contra la adversidad y el infortunio. El "Cochrane", maniobró magistralmente y a toda máquina para recibir un grueso calabrote de remolque desde el crucero, actividad netamente marinera en cuyo alistamiento y eficiente ejecución

nuestros especialistas maniobras contaron sólo con escasos minutos para cumplir con éxito el urgente cometido, aplicando con gran eficacia toda su experticia, logrando recepcionar a bordo el cabo que se hizo firme a popa. Una vez armada y asegurada la maniobra propiamente tal, el *"Cochrane"* dio avance alejando lentamente del peligro al siniestrado crucero, en busca obviamente de fondearlo en un tenedero que le permitiera sacudirse de sus heridas y volver al servicio.

Las máquinas propulsoras daban avance pero no lograban desplazar al gigante con la fuerza deseada, entonces se fue aumentando progresivamente las RPM (Revoluciones por Minuto), con lo cual la maniobra de remolque comenzó a cumplir su objetivo; pero, diversos factores climáticos hacían derivar al *"Cochrane"* peligrosamente hacia babor del track; y pese a que la caña de gobierno estaba cerrada completamente a estribor, el buque no respondía a este movimiento, y así lo advertía a viva voz nuestro timonel de repetido, un viejo lobo de mar, el Cabo 1º (Mn.) Daniel Vinez Candia.

En los instantes en que el temporal de viento y lluvia arreciaba ferozmente, como diciendo quien es el audaz capaz de enfrentar a la naturaleza, el mando dispuso que el DDG *"Williams"*, presente también en la escena, se acercara hacia la amura de estribor del *"Cochrane"*, con el propósito de pasar un cabo que permitiera una vez hecho firme, botar la proa del destructor hacia estribor y llevarlo a medio canal. El personal en el castillo del *"Williams"* sólo alcanzó a pasar el mensajero y debió cancelar la maniobra, largándose el buque a toda fuerza del costado, pues el peligro de que el *"Cochrane"* se fuera a las rocas era inminente.

El cable de remolque tensionado al máximo, dio lugar para que surgiera desde toldilla la oportuna advertencia del riesgo de que se cortara, por lo cual el comandante dispuso como primera medida de precaución, en el evento de sufrir el corte del remolque y su posterior latigazo, que la gente aclarara de inmediato el sector de popa

y a la vez ordenó, con la sabiduría marinera que le caracterizaba, dejar *"lista para"* en el castillo la maniobra de fondeo, quedando de esta forma ambas anclas a la péndula, previendo de este modo el fondeo ante el riesgo de encallar, toda vez que la maquinaria al momento mantenía alrededor de 220 RPM y la caña de gobierno cerrada a estribor con el buque cayendo lentamente a babor, en un desplazamiento que lo llevaba inevitablemente hacia unos requeríos que se observaban difusamente hacia ese costado. En el gabinete del ecosonda, el Cabo 1º (Nv.) René Martínez Salas, se mantenía atento a las variaciones de la sonda, actitud que mantuvo incluso en el momento en que el buque se largaba hacia las rocas.

Inevitablemente, se produjo el corte del cable de remolque; el buque dio un salto como quien suelta las riendas a un caballo frenado, y al instante el comandante dispuso *"fondo castillo"* y ordenó *"para"* a la máquina, ambas acciones fueron cumplidas de inmediato. Pese a estas medidas, con la viada el buque alcanzó a recorrer algunos metros produciéndose el choque y quedando encallado sobre unas grandes rocas, que detuvieron su avance además del oportuno fondeo de ambas anclas que trabajaron de inmediato llamando con fuerza a popa, lo que finalmente produjo la brusca detención de la viada del buque, el cual se escoró violentamente hacia babor, temiéndose ante la magnitud de la prolongada escora, su hundimiento, para finalmente ir adrizándose lentamente hasta quedar en una posición muy uncomfortable.



■ DDG *"Williams"*.



■ CL "O'Higgins".

A bordo se hacía sentir el fuerte ruido y temblores que producía el roce de la quilla con la dura roca.

El informe preliminar de daños entregado por la partida de C.R.A. (Central de Reparaciones de Averías), indicaba la inundación de los peaks de proa, algunos pañoles de alimentos e insumos y el lugar más afectado lo constituía la inundación de la sala inferior de sonido, ya que el golpe con la roca produjo la salida de cuajo del domo inferior del sonar. De esta manera, allá en el canal Smith, una tarde de agosto de 1974, nuestra Escuadra Nacional quedaba reducida a menos dos unidades de combate.

Para lo que sucedió en los días que siguieron a este hecho, sólo hay palabras para destacar la grandeza, el espíritu de cuerpo, la sólida y férrea disciplina y camaradería de la dotación del DD "Cochrane", pues desde su comandante hasta el marinero más mote, unieron sus voluntades con un sólo objetivo, desvarar el buque y dejarlo operativo a la brevedad. La maniobra para desvarar surgió luego que, previo estudio de la situación, el comandante dispusiera que la mejor hora para desvarar sería a las 07:00 horas del 14 de agosto, en que ocurriría la pleamar.

La dotación se preparó para la acción, el plan ideado básicamente consistía en alivianar completamente el sector de proa

mediante el traslado a popa, específicamente al sector de entrepuentes, de toda la munición almacenada en las Santas Bárbaras de las torres de artillería y del material A/S, lo que a juicio de los especialistas en salvataje, permitiría zafar al buque de su incómoda posición justo en el momento en que se produjese la pleamar en la hora señalada. Esta ardua tarea fue ejecutada a cabalidad, sin tregua, sin descanso, durante el día y la noche. Todos, sin excepción, cumplieron con su deber con el mejor de los ánimos, en un

ambiente de camaradería y con un entusiasmo digno de destacar pese a las duras inclemencias del tiempo reinante. Por supuesto que el apoyo logístico no se hizo esperar, éste llegaba a través de una ración de "chica" servida en los típicos tazones de loza, con lo cual se combatía el frío imperante.

La primera parte del plan estaba cumplida, toda la carga a popa dejaba al buque en posición sentado; surgía entonces la pregunta: ¿Si no se moverán las hélices, entonces como podría desplazarse el buque hacia popa? Elemental, la segunda parte del plan consistía en hacer trabajar dos espías, una por cada banda del Destructor y encapilladas a las bitas del CL "O'Higgins", que a ese entonces se encontraba atravesado y debidamente fondeado en el canal, para que en forma manual tirara al "Cochrane" en el momento preciso en que se produjese la pleamar. Y así sucedió, a las 07:00 horas, toda la dotación, sin excepción alguna, al toque de atención y con el grito de "auna", el que se hacía sentir a viva voz una y otra vez por el sistema 1MC, comenzó con todas sus fuerzas a tirar y volver a tirar cada espía y cada vez con más vigor, con más fuerzas, con más empeño, con ánimo y valor, logrando con su mancomunado y particular esfuerzo zafar el buque de su aflictiva posición y lograr que flotara libremente desvarado, con lo que se fue acercando manualmente al costado del CL "O'Higgins".

Estos fueron momentos que difícilmente se pueden borrar de la memoria de un hombre de mar, pues en ellos se apreciaron en toda su magnitud aquellos conceptos que distinguen por excelencia al marino chileno: orden, disciplina, obediencia, espíritu de cuerpo y lealtad. En el ambiente reinaba algo especial, una vez más los hombres de la Marina, guiados por su comandante, cumplían fielmente con su deber.

La tripulación del crucero "*O'Higgins*", apostada en sus cubiertas, presenciaba con admiración la maniobra y los esfuerzos que realizaba la dotación del destructor por cumplir el objetivo, por lo que de poco a más surgen espontáneamente desde el crucero las voces que se unen al grito de "auna", "auna", "auna", formando un mágico coro que resonaba en la soledad del canal alentando con singular entusiasmo a los marinos del "*Cochrane*". Al finalizar la referida maniobra, los cuerpos cansados y sudorosos, fueron reconfortados por el aplauso sincero y fraternal y con vivas que surgieron del corazón de los camaradas del "*O'Higgins*" hacia los tripulantes del "*Cochrane*".

La superioridad naval, considerando la situación que se vivía a bordo del "*O'Higgins*" y teniendo en cuenta que el "*Cochrane*" se encontraba con sus máquinas y hélices operativas, y que ya había efectuado algunas reparaciones de emergencia en los pañoles inundados y con un pallete en el sector de proa averiado, dispuso el zarpe hacia bahía Año Nuevo, embarcando previamente al personal de dotación de la Insignia, a los músicos y a personal del crucero cuya presencia a bordo se estimó como no necesaria. Cumplida esta tarea, se zarpó en demanda del citado fondeadero donde recaló en horas de la noche.

Fondeado en bahía Año Nuevo y con la presencia de unidades auxiliares de la Comandancia en Jefe de la Tercera Zona Naval y el ATF "*Aldea*", que se incorporaba a la Lista Naval procedente de Estados Unidos, justo en esa fecha, la situación operativa y logística comenzó a mejorar notablemente, pues también se hizo presente en el área el AP "*Aquiles*", transporte al cual fueron evacuadas las dotaciones del crucero e Insignia para su traslado a Valparaíso. También se hizo presente la Partida de Salvataje de la Institución, compuesta por personal de Buzos Tácticos y de alta profundidad, quienes

asumirían las tareas de reparación para permitir la navegación segura hacia Talcahuano.

Pero el destino tenía reservado un triste episodio a vivir por la dotación del DD "*Cochrane*". La partida de Buzos Tácticos que le correspondió trabajar a bordo de este buque se sumergió para verificar "in situ" con mayor exactitud las averías que pudiese tener el buque. En esta arriesgada maniobra participaba el Teniente 1° ING. ELN. BT. Arriagada junto a un sargento BT; en un instante la tragedia se desencadenó y golpeó los corazones, pues mientras ejecutaba su importante labor de inspección, las corrientes marinas arrastraron al valiente oficial, encontrando éste la muerte en esas gélidas aguas para nunca más volver. Cabe destacar que se desplegaron todos los esfuerzos humanos y materiales para ubicar el cuerpo del malogrado teniente; pero, éstos no dieron el resultado que todos esperábamos. El oficial desapareció para siempre en aquel lugar, dejando un testimonio de valentía, sacrificio y profesionalismo que enorgullece a la especialidad de Buzos Tácticos en el cumplimiento del deber.

El DD "*Cochrane*", ya revistado e inspeccionado por el Director de Ingeniería de la Armada, CA Ricardo León Falcone, obtuvo el visto bueno para desplazarse a Talcahuano con el objeto de ser sometido a reparaciones mayores, navegando sin mayores contratiempos en especial el paso del Golfo de Penas, recalando a mediados de septiembre en el primer puerto militar, industrial y pesquero de Chile y luego de unas breves reparaciones en ASMAR (T.), el buque se integró al Ejercicio Unitas LXXIV, en representación de la Armada de Chile.

Hoy, en que el paso del tiempo ha plateado en parte mi cabello, he logrado el máximo grado de mi escalafón del personal gente de mar y la vida me ha premiado con una de mis hijas al servicio de la institución, quiero recordar con especial cariño y emoción esta vivencia marinera de la dotación del DD "*Cochrane*" 1974, en la cual quedó demostrado una vez más, al igual que en la epopeya de Iquique, el espíritu de cuerpo y sacrificio con que actúan los marinos chilenos en el cumplimiento de su deber.

Asimismo, y bajo el suave toque de un silencio que surge espontáneo, deseo en esta vivencia, recordar además las figuras de algunos de aquellos

tripulantes del viejo DD *"Cochrane"* que ya han cumplido su último transbordo y que descansan en paz, a saber SO (Mc.Tp.) Veloso, Cabo (Rt.) Mascaró, Cabo (Sñ.) Saldaña, Marinero (ME.CF.Sm.) Benavente, Marinero (Art.) Cruz, Marinero (ME.CF.SM.) Pérez y a mi inolvidable mejor amigo por siempre, Marinero (Mc.Eln.Rd.) Pedro Tirapegui Cerón.

Finalizando 1974, la dotación cumplió nuevos destinos, nuestro comandante ascendió al grado de capitán de navío, en mi caso particular, junto a los Marineros (ME.CF.) René Pérez Henríquez y Lorenzo Benavente Oñate, decidimos postular al Curso de Submarinos año 1975, al cual nos integramos para servir posteriormente a bordo del glorioso SS 21 *"Simpson"*, negro bandido de la clase Fleet.

El destino final del *"Cochrane"*

¿Y que fue del noble destructor?.... Un viejo lobo de mar, con su corazón apretado y con una pena inmensa, me confesó que el viejo navío, luego de servir por más de treinta y tantos años a la Patria, fue llevado a remolque para ser utilizado como pontón petrolero en algún punto geográfico del sur, mas el *"Cochrane"* prefirió descansar para siempre, sin que nadie se diera cuenta, con su bandera al tope, con sus fierros, cañones y maquinarias, bajo las apacibles aguas de una rada cualquiera, guardando para siempre en su vientre de acero todas nuestras penas, alegrías e inolvidables días de dicha y felicidad vividos a bordo, fiel testigo mudo del espíritu de cuerpo de su dotación.

* * *