

EL NAUFRAGIO DEL TRANSPORTE ANGAMOS

Germán Bravo Valdivieso*

Resumen

Se narra la historia de más de 30 años al servicio en la Armada de Chile de un buque de transporte, desde su incorporación a fines del siglo XIX hasta su trágico naufragio en 1928, en la costa cercana a Lebu y en que sólo se salvaron siete personas.

Palabras clave: Transporte Angamos, naufragios, Lebu, guerra civil.

El transporte *Angamos* había sido construido en Gran Bretaña por los astilleros C. S. *Swan & Hunter en Wallsend*, Newcastle, en 1890, para la marina italiana, recibiendo el nombre de *Citá di Venezia*, pero era utilizado como nave mercante cuando lo adquirió el gobierno del presidente Balmaceda durante la guerra civil de 1891, rebautizándolo con el nombre de *Spartan*, mas llegó al país, al año siguiente, cuando la conflagración ya había terminado. Desplazaba 5.975 t y su velocidad era de 15 nudos.

En agosto de 1896 zarpó de Valparaíso a Inglaterra llevando las tripulaciones para los buques en construcción y en marzo del año siguiente regresó escoltando a los nuevos cruceros *Esmeralda* y *Ministro Zenteno* y al destructor *Muñoz Gamero*.

En 1908 su destino fue el de pontón carbonero, función que cumplió hasta 1916 en que se le reacondicionó como transporte, viajando al año siguiente a los Estados Unidos, acompañando al crucero *Chacabuco*, para escoltar a los nuevos seis submarinos *Holland*, debiendo afrontar un furioso temporal frente al cabo *Hatteras*;

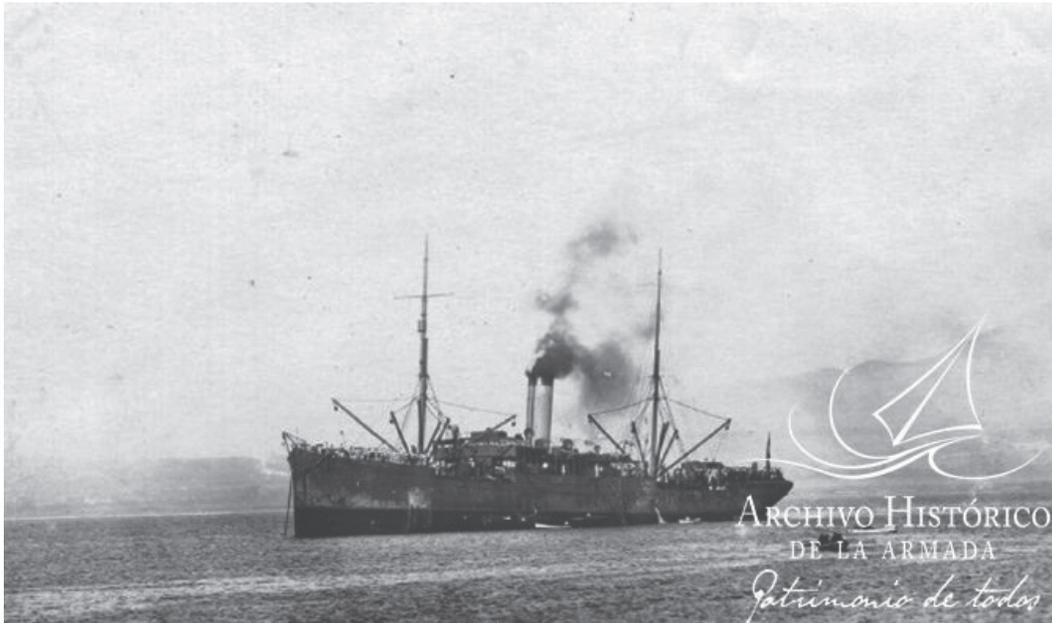
su piloto era Luis Pardo Villalón, el mismo que había salvado la expedición de Schakleton desde la isla Elefante hacia algo más de dos años. Aprovechando el viaje de regreso traía 100 vagones para el ferrocarril de Arica a La Paz que debía funcionar de acuerdo al tratado de Paz con Bolivia de 1904.

En 1920 volvió a Gran Bretaña llevando las tripulaciones para el acorazado *Almirante Latorre*, los cazatorpederos *Almirante Riveros*, *Almirante Williams* y *Almirante Uribe* y el remolcador de altamar *Sibbald*.

El viaje a Punta Arenas

El *Angamos* viajó a Punta Arenas en el mes de junio de 1928 al mando del capitán de corbeta Ismael Suárez Maldonado, especialista en torpedos, quien era un respetado oficial de la Armada que se había retirado, desempeñándose en la secretaría de correos y telégrafos, pero había decidido reincorporarse, siendo nombrado comandante del transporte. Estaba casado con la señora Rosa Cárdenas, con quien tenía un hijo y su residencia estaba en Santiago.

* Teniente 2° (R.). Ingeniero Constructor Naval. Historiador e Investigador, miembro de número de la Academia de Historia Naval y Marítima. (germanbravov@gmail.com).



El segundo comandante era el teniente 1° Alberto Pérez Canto Rodríguez, y la oficialidad la completaban el teniente 2° Fernando Vega, los guardiamarinas de 1ª clase Enrique Murphy, Luis Plaza y Humberto Romo, el teniente 1° ingeniero Miguel Acevedo, el teniente 2° contador Alberto Arancibia y el guardiamarina de 2ª clase contador Raúl Campos.

No están claros los motivos por los que el transporte había viajado a Punta Arenas, pues algunas versiones indican que se trataba de una navegación normal destinada a los transbordos del personal de la Armada con sus familiares y a los concriptos licenciados que regresaban al norte, lo que llama la atención que se realizara a mitad del año; pero otra fuente indica que se habría tratado de una orden del gobierno para trasladar a una gran cantidad de obreros que regresaban y no podían pagar el pasaje en un barco mercante; pero fuera la razón una o la otra, el *Angamos* zarpó de Punta Arenas, a mediados de mes, con 295 personas entre tripulantes y pasajeros.

El viaje hasta Puerto Montt se realizó con toda normalidad, demostrándose gran camaradería entre todos, con veladas musicales en las noches y despedida de los viajeros que llegaban hasta

allí, donde arribó el 25 de junio a las 15.00 horas. Desembarcaron algunos pasajeros y subieron otros.

El comandante Suárez pidió, desde Puerto Montt, el pronóstico del tiempo y esperó un par de días antes de zarpar, hasta que comprobó que el barómetro comenzaba a subir.

El naufragio

El día 5 de julio el buque capeaba, en buena forma, un temporal frente a la bahía de Corral, pero al anochecer del día siguiente, al acercarse a punta Morguilla, nueve millas al sur de Lebu, sufrió una grave avería en el sistema de gobierno, perdiéndose el control del timón y quedado a merced de enormes olas que lo hacían derivar hacia la costa.

Al zarpe registraba 262 personas,¹ de las cuales 162 eran tripulantes y 100 pasajeros, cifra esta última que incluía mujeres y niños.

El radio telegrafista trasmitió repetidamente un SOS solicitando ayuda urgente, pero las condiciones de recepción eran prácticamente nulas para las transmisiones inalámbricas, por lo que el vapor *Tarapacá*, que se encontraba en el puerto de Lebu, las escuchó débilmente, apenas

1. Hay autores que hace subir esta cantidad a 269 personas.

perceptibles, siéndole imposible captar la posición del siniestro, traspasando la información a la isla Mocha y al apostadero naval de Talcahuano.

El buque, sin poder controlar el rumbo, continuó navegando para tratar de sortear las rocas en medio de la más absoluta oscuridad, el comandante Suárez ordenó tocar pitos y sirenas con la esperanza de que fueran escuchados desde tierra y le prestaran algún tipo de auxilio, pero todo fue inútil.

Los golpes de las olas arrastraron al casco a las rocas y fueron volcando, uno tras otro, los botes que arriaban los desesperados tripulantes y donde esperaban salvarse. A las 20.30 horas se estrelló contra dos rocas y una ola gigante arrasó el puente, llevándose al personal que se encontraba allí y partiendo la nave en dos.

El primer golpe contra los roqueríos se produjo antes de las nueve de la noche, y a la una de la mañana muchos aún luchaban por salvarse, mientras botes repletos de náufragos eran volcados por la furia desatada de las olas.

Mientras el buque se hundía, hubo quienes saltaron al agua con la esperanza de alcanzar la tierra firme que se veía muy cercana. La mayoría perecieron golpeados contra las rocas y solamente se salvaron cuatro que una enorme ola lanzó sobre los escollos y los tiró a la playa. Otros tres no pudieron explicar como llegaron a la orilla.

El jefe del apostadero naval de Talcahuano hizo salir, esa misma noche, tras un rápido alistamiento, al crucero *Zenteno*, que se encontraba en reparaciones en el arsenal y a la mañana siguiente al minador *Elicura* y al cazatorpedero *Williams*, a los cuales se les agregaron los mercantes *Apolo* y *Tarapacá*, mientras desde Puerto Montt lo hacía el *Sibbald* y desde Corral la escampavía *Yelcho*, pero se les dio como ubicación del siniestro la isla Santa María, desde donde creían que venía el pedido de auxilio. Ello hizo que entre las 20.40 horas del 6 de julio cuando se irradió el SOS y la madrugada del día siguiente, en que la nave terminó de hundirse no llegara ningún buque de salvamento al lugar.

El relato del grumete José Águila Carrasco, uno de los sobrevivientes del naufragio, pone una nota de dramatismo cuando dice:

...que el navío navegando en completa oscuridad, cerca de las 20:30 horas, se estrelló contra dos rocas. El pánico de los pasajeros, integrado principalmente por mujeres y niños que viajaban hasta Valparaíso fue indescriptible. El drama se hizo espantoso en momentos que una ola gigante arrasó con el puente de mando llevándose a todos los oficiales y marineros de guardia en ese puesto, mientras el buque se partía en dos.

El grumete Águila y otros tres compañeros se salvaron providencialmente al caer al agua y pasar cerca de ellos un madero del cual se aferraron con la esperanza de salvar sus vidas; una ola inmensa los levantó a gran altura y los lanzó por sobre las rocas arrojándolos a la playa. Águila perdió el conocimiento y al volver en sí divisó a la distancia las luces del *Angamos* que se apagaban lentamente.

Cuando llegaron los buques al lugar del siniestro ya no quedaba nada del transporte *Angamos* y recogieron cadáveres y un solo sobreviviente, el guardián Óscar Avendaño, quien declaró que el comandante Suárez, al ver la imposibilidad de salvar su buque, se encerró en su camarote donde se suicidó, cumpliendo una vieja tradición marinera, que dice que el capitán no sobrevive cuando pierde su nave y el naufragio es atribuible a una falla en sus decisiones o bien cuando se han producido muchas muertes. Se salvaron siete personas, se ahogaron 291, incluyendo a los nueve oficiales. Se logró rescatar 83 cadáveres y hubo 179 desaparecidos.

El mar arrojó a la playa, entre otras cosas, el bitácora del buque, en el cual se podían leer las últimas anotaciones:

6 de julio, guardia sin novedad, ronda general sin novedad, buena vigilancia al exterior, pero es imposible divisar luz alguna. 19.10 horas, Viento salta al N.W. Refresca a fuerza 5-6 y comienza a llover con más fuerza. 20.00 horas, nada a la vista, sin novedad, al Gama H. Romo. Firmado Alberto Pérez Canto.

A las 20.10 horas del mismo viernes 6, el guardiamarina Humberto Romo escribió: "Nada a la vista y sin novedad". Fue la última anotación.

Una premonición

Son muy inexplicables los presentimientos que puede sufrir una persona y en el caso del *Angamos*, el funcionario de la aduana de Punta Arenas, don Luis Valdés Vega, que viajaba en el buque a Talcahuano para continuar hasta Talca y luego a Valparaíso, decidió desembarcarse en Puerto Montt y continuar en tren hacia el norte. Según su testimonio, contado 40 años más tarde al conocido periodista y escritor, Wilfredo Mayorga, aún se preguntaba que lo indujo a descender del buque y no continuar a su destino. La razón es que le tenía, supersticiosamente, pavor a junio, pues había sufrido varias desgracias en su vida en ese mes y el hecho de embarcarse alrededor del día 22 de junio, lo tenía muy intranquilo.

Había comenzado a juntar dinero para costearse el viaje, pues debía ir a Valparaíso para defender dos ascensos, cuando llegó a Punta Arenas el *Angamos* y el general don Ramón Cañas Montalva, que llegaría posteriormente a Comandante en Jefe del Ejército, a quien conocía y era amigo del comandante del buque, se lo presentó y lo invitó a viajar. A bordo congenió con toda la gente en los días y noches de alegría y canto, pero según su versión, en la última noche, antes de llegar a Puerto Montt, junto con el segundo comandante, notaron el silencio y la tristeza en la nave.

Cuando zarpó el *Angamos* para continuar viaje, se quedó en tierra sin tener justificación

aparente alguna y mientras les hacía señas a sus compañeros que seguían a bordo, estos comentaban que seguramente se quedaría por alguna niña. Al día siguiente tomó el tren hacia el norte y posteriormente pudo leer en la pizarra del diario *El Mercurio*, la noticia que el buque había naufragado.

Otros que se salvaron fue el guardiamarina Ballard, de dotación del transporte, pero que había sido transbordado al *Sibbald*, por lo que solicitó al comandante Suárez, desembarcarse en Puerto Montt para esperar allí la llegada de su buque.

La señora Ernestina Bustos de Steeman, profesora del liceo de Punta Arenas, viajaba a Concepción, pero prefirió quedarse en Puerto Montt y continuar en tren.

Honores póstumos

El día 22 de agosto, en un día soleado y con el mar en calma, el crucero británico HMS *Colombo* se detuvo en el lugar del naufragio con su tripulación formada en cubierta, mientras su comandante y dos marineros lanzaban una corona al agua y la banda tocaba la marcha fúnebre "Último Honor".

Al año siguiente, en 1929, la familia del segundo comandante Alberto Pérez Canto Rodríguez donó, en su memoria, una escuela primaria en Maipú que lleva su nombre.

* * *