

EL INCENDIO DEL BUQUE ESCUELA LAUTARO

Germán Bravo Valdivieso*

Resumen

Los hechos y participantes de la tragedia de la fragata Lautaro en 1945, frente a las costas de Perú, son narrados en forma simple y directa, lo que permite aprender las lecciones que dejó para la posteridad.

Palabras clave: Priwall, fragata Lautaro, salitre

El 23 de mayo de 1941, el gobierno alemán donó a la República de Chile la barca salitrera *Priwall* en una ceremonia en Valparaíso, donde estuvieron presentes el embajador de Alemania, barón Wilhelm von Schoen y el ministro de Relaciones Exteriores de Chile. La nave fue rebautizada como fragata *Lautaro* y, más tarde, sería enviada a los Estados Unidos para instalarle un motor auxiliar y acondicionarla como buque escuela para la Armada.

La barca salitrera *Priwall*

La barca había sido construida por el astillero *Blohm & Voss* de Hamburgo y lanzada al agua el 23 de junio de 1917 durante la Primera Guerra Mundial y, mientras se encontraba en construcción, fue confiscada en 1919 por los aliados como reparación de guerra; debido a la escasez de materiales durante el conflicto, fue terminada solamente en marzo de 1920, con lo que no se cumplió la entrega y sus armadores, la compañía *Laeisz* de Hamburgo, pudo terminarla y equiparla para el transporte de salitre y grano.

Sus características eran las siguientes: casco de acero, aparejo de barca de cuatro palos, 4.800 t

de desplazamiento, eslora de 98,48 m, manga de 14,35 m, calado de 8 m y 16 nudos de velocidad. En su tiempo salitrero fue el velero más rápido que cruzó el Cabo de Hornos.

La *Priwall* fue uno de los mejores barcos de la compañía *Laeisz*. Durante un viaje de 1932, el día de Navidad, cubrió 384 millas náuticas en 24 horas, con una velocidad promedio de 16 nudos y en 1935, ganó la Gran Carrera de Granos navegando desde Port Victoria a Queenstown en 91 días.

Su último viaje bajo la bandera de *Laeisz* comenzó el 23 de mayo de 1939 en Hamburgo, con destino a Valparaíso; cruzó el Cabo de Hornos el 21 de julio con vientos huracanados, con rasgaduras de algunas de sus velas, recalando finalmente al puerto de Corral. Continuó a Talcahuano donde descargó para arribar finalmente a Valparaíso el 3 de septiembre de 1939 cuando se iniciaba la Segunda Guerra Mundial.

Solicitó la internación en Valparaíso y en 1941, para evitar una posible incautación por parte de los aliados y, como hemos visto, fue donada a la Armada de Chile.

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



■ Momentos finales de la fragata *Lautaro* luego que un incendio se desencadenó frente a las costas peruanas cuando se dirigía a EE.UU. Este naufragio cobró la vida de 20 tripulantes.

El buque escuela *Lautaro*

Efectuó cuatro viajes a México y Estados Unidos, llevando salitre en sus bodegas para paliar la escasez de fletes que había producido la Segunda Guerra Mundial.

En 1943 fue enviada a Oakland, San Francisco, California, en los Estados Unidos, para instalarle motor y transformarla en buque escuela para guardiamarinas y grumetes, que era lo que necesitaba nuestra Armada.

En el mes febrero de 1945 zarpó con los cursos recién egresados de las escuelas Naval y de Grumetes, llevando un cargamento de salitre ensacado hacia Manzanillo, México.

Debido al intenso calor que afectaba a la cámara de oficiales al acercarse al trópico, pues en esa época no era conocido el aire acondicionado al interior de nuestros buques, se decidió abrir un orificio de ventilación en el tubo que bajaba desde la cachimba correspondiente, el que permitía dar aire fresco a la cámara de guardiamarinas y al pañol de cantina en el fondo del buque.

Se pensó, en un principio, hacer la abertura del tubo con cincel y martillo, para lo cual se trazó el dibujo con las dimensiones exactas del corte y comenzó en trabajo, pero como la calidad del

acero del ducto era mucho más duro de lo que se pensaba, se decidió utilizar acetileno, para lo cual se efectuó un estudio de seguridad, en el que participaron el segundo comandante, el ingeniero de cargo, el oficial a cargo del sector y el soldador, usando para ello el plano del buque entregado por el astillero de Oakland después de las transformaciones en Estados Unidos, y se tomaron las medidas más aconsejables, tales como mantener personal con extintores en la cámara de oficiales donde se efectuaría el corte, en la cámara de guardiamarinas, donde existía una abertura del tubo para la ventilación del departamento y en el pañol de cantina, donde éste terminaba con igual propósito.

La tragedia

El fatídico 28 de febrero de 1945, el BE *Lautaro* navegaba frente a la costa del Perú, cuando alrededor de las 11.00 horas de la mañana, el mayordomo de la cámara de oficiales sintió un extraño olor a quemado y dio la alarma. Se tomó como primera medida cerrar herméticamente los departamentos estancos para ahogar el fuego y dirigirse al puerto más cercano, que era Pisco en el Perú, pero la travesía demoraría unos dos

días y significaba variar totalmente el itinerario trazado para el viaje; como el olor a quemado era muy débil, se decidió, explorar su magnitud para tomar una determinación.

Como por el tubo de ventilación de la bodega Nº 1 no salía humo, sino que un muy tenue olor a pitilla quemada, se decidió levantar el encerado de la tapa escotilla para verificar la presencia de humo u olor, pero no había nada. En vista de ello, se levantó un cuartel de la tapa para permitir la entrada de una persona; lo hizo el segundo comandante acompañado de sus dos ayudantes y como no encontraran nada anormal, continuaron bajando y, tras ellos, otros cinco o seis tripulantes, pero el oxígeno del aire que entró avivó el fuego, tornándose incontrolable el incendio.

Jefes, oficiales y tripulantes acudieron prontamente a sus puestos de zafarrancho para tratar salvar el buque, pero todo fue inútil, ya que los incendios de salitre, se autoalimentan con el oxígeno que contiene este material y sólo pueden ser apagados con agua madre, que existía a bordo en muy poca cantidad y casi no alcanzó a emplearse por la violencia con que las llamas alcanzaron las velas y otros sectores, por lo que el Comandante hizo lanzar un S.O.S y ordenó abandonar el buque.

Asfixiados por el humo y quemados por el fuego, ofrendaron sus vidas el segundo comandante, capitán de corbeta Enrique García González, los tenientes 2º Jorge Navarro Serrano y Rolando Frödden Trevor, los guardiamarinas Luis Barahona, Roberto Paul O'R., Mario Ossandón S. y Roberto Ugalde Julio, el suboficial Belarmino Cárdenas, los cabos Ernesto Lange, Alberto Rojas y Jorge Gallardo, los marineros Luis Márquez, Rudilberto Gatica, Alex Cornejo, Rigoberto Tapia y Tomás Basáez y los grumetes Gustavo Parra, Manuel Arbulú, Luis Avendaño y Luis Campillay.

Algunas de las embarcaciones menores se quemaron, por lo que los náufragos tuvieron que acomodarse en un bote grande con motor para 35 personas, en el cual se turnaron 72 tripulantes durante 36 horas; en un bote salvavidas metálico, sin baterías y con capacidad para 25 personas, en el que tuvieron que sobrevivir 45 tripulantes; en una chalupa tinglada, en mal estado, que soportaba a 25 personas, en la cual debían turnarse otras 40, y dos balsas salvavidas de

estructura metálica y forradas en corcho, en cada una de las cuales habían 18 tripulantes.

Debido al gran hacinamiento de náufragos en las escasas embarcaciones, fue preciso, durante toda la noche y la mayor parte del día siguiente, hacer turnos para mantenerse cuatro horas en ellas y otras tantas en el agua asido a éstas.

En la mañana del día siguiente, un avión catalina norteamericano de la base aérea de Limatambo en el Perú, los ubicó, pero no pudo amarizar debido a la mar boba que se experimentaba, logrando lanzarles una balsa de goma que se infló en contacto con el agua, lo que les permitió aliviar algo la situación, pues soportó a 14 náufragos, a pesar que su diseño era para solamente cuatro. Esa noche, llegó al lugar el vapor argentino *Río Jachal* que embarcó a los náufragos, después de 32 horas en el agua, extremándose a bordo las atenciones a los heridos y enfermos.

Por su parte, la Marina peruana envió al transporte *Ucayali*, cuyos tripulantes agotaron sus esfuerzos para salvar el averiado buque escuela, remolcando el carbonizado casco hacia el Callao. Sin embargo, los daños sufridos en su estructura debilitaron las planchas de su costado, formándose vías de agua que finalmente hundieron al hermoso velero el 8 de marzo de 1945.

La Armada de Chile envió el BMS *Araucano* a buscar a la tripulación náufraga y los cadáveres de los marinos muertos en cumplimiento de su deber.

El 17 de marzo de 1945 se efectuaron los funerales, a los que asistió el presidente de la República don Juan Antonio Ríos Morales, ocasión en la cual la ciudadanía de Valparaíso rindió un último homenaje a los mártires de esta tragedia.

Las causas

La prensa de la época especuló que se habría tratado de un sabotaje o de una acción de venganza por haber sido regalado el buque por el gobierno alemán y llevar una carga de salitre a los Estados Unidos, en guerra ya con Alemania; pero nada de eso tenía asidero.

La responsabilidad última recaía en el astillero de Oakland, donde el buque había sido transformado el año anterior para instalarle motor.

El entrepuente de la bodega N° 1 se había destinado para instalar allí la cámara de guardiamarinas, pero al confeccionar los nuevos planos no se tuvo el cuidado de mostrar que el tubo de ventilación tenía una derivación que llegaba a la bodega propiamente tal.

Estos planos, que fueron con los que se analizaron las medidas de seguridad que debían tomarse para abrir el boquete de ventilación

con gas acetileno y que habían sido entregados por el astillero después de la transformación, mostraban la cachimba de ventilación conectada directamente a la cámara de guardiamarinas, pero no indicaba la ramificación hacía la bodega N° 1, que iba cargada con sacos de salitre. Al intentar abrir una ventilación para la cámara de oficiales con un soplete, las chispas fueron a dar a la bodega, lo que produjo el siniestro.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. Página internet [www:armada.cl](http://www.armada.cl), tradición e historia, unidades históricas, fragata Lautaro 6°
2. Correspondencia confidencial de la Dirección General de la Armada, Biblioteca Histórica de la Armada.
3. “El velero Peking y su época” Germán Bravo Valdivieso. Imprenta de la Armada. 2018.
4. “Páginas del Mar”, Hugo Alsina Calderón, Armada de Chile, Liga Marítima de Chile, 2005. Causas del incendio y pérdida final de la fragata Lautaro.
5. “Páginas del Mar”, Hugo Alsina Calderón, Armada de Chile, Liga Marítima de Chile, 2005. El Incendio de la fragata Lautaro.
6. “Historia de la Marina de Chile” Carlos López Urrutia. El Ciprés Editores. 2007.
7. “La Armada de Chile desde la alborada al sequeicentenario (1813 -1968” Rodrigo Fuenzalida Bade. Revista de Marina, Imprenta Carroza. 1988