

N° 1 La tragedia del "Janequeo"
septiembre de 1965

Los grandes temas de nuestro tiempo	PF	1
La tragedia del "Janequeo"	M. Torres	3
Cap. I: Siete preguntas claras con voces en sordina		3
Cap. II: Cuando una fiesta de amor sirve para salvar la vida		7
Cap. III: ... y el cielo no oyó las súplicas de su pastor...		12
Cap. IV: Cuando la disciplina crea situaciones increíbles		16
Cap. V: Los salvavidas no alcanzaron para todos		21
Cap. VI: Un mismo hilo que anuda tres tragedias		25
Epílogo		31

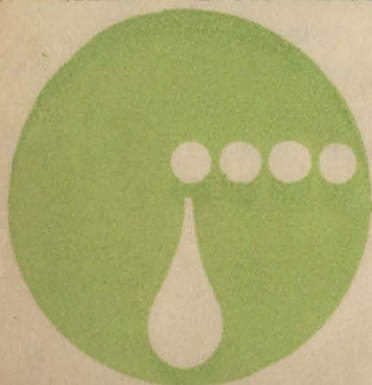
MIGUEL
TORRES

LA TRAGEDIA del "JANEQUEO"

(UN DOCUMENTO EXCLUSIVO)



Nº I — SANTIAGO DE CHILE, SEPTIEMBRE 1965 — PRECIO: Eº 1.—



Ediciones

PUNTO final...!

LA TRAGEDIA DEL "DIAZ VEGUEZ"
(UN DOCUMENTO EXCLUSIVO)



Los grandes temas de nuestro tiempo

PUNTO FINAL es un folleto que aparecerá dos veces al mes y divulgará reportajes sobre asuntos que inquieten a la opinión pública. No pretende decir la última palabra, pero entregará al lector suficiente caudal de información para que elabore su propio juicio. Los autores, que por lo general serán periodistas, tendrán absoluta libertad para desarrollar los temas de acuerdo a su conciencia. Eso no quiere decir que PUNTO FINAL no tenga una posición. Es democrático y de avanzada. Cree que las grandes masas son los protagonistas de la historia y se



Ediciones

PUNTO final!...

Director: Mario Díaz Barrientos

Jefe de Redacción: Manuel Cabieses Donoso.

Director artístico: Penike.

Domicilio: Huérfanos 1011 —
Oficina 321.

Año I - Septiembre 1965 - Nº 1

coloca a su servicio. Pero no se encajonará en fronteras artificiales, no rehuirá la polémica ni sentirá temor de decir la verdad.

MIGUEL TORRES, bien conocido a través de una dilatada

★ *actuación periodística, se ha especializado en sucesos y temas de corte policial. Su "Nota Humana" en el vespertino "Ultima Hora", seguida con interés por miles de lectores, ha captado con recio y atractivo lenguaje mil facetas de una vida que resulta invisible para*



para grandes sectores ciudadanos. En su estilo, la rudeza disputa a la ternura el detalle elocuente que se entrelaza con la aguda observación del periodista. Miguel Torres es, en el hecho, un escritor. Su obra no está inédita, pero sí dispersa en miles de notas diarias, la mayoría anónimas. En conjunto representan un trabajo literario de gran calidad, donde el protagonista constante es la vida. Haciendo caso omiso de la sensiblería fácil, Torres prefiere tratar los hechos con dureza. Pero su actitud es vital, profundamente humana. La tragedia del "Janequeo", que le tocó reportear, y que

ahora publica PUNTO FINAL en una versión exclusiva, constituye una buena prueba de las singulares dotes de Miguel Torres como periodista y escritor.

C A P I T U L O I

Siete preguntas claras con voces en sordina

LA ENTREVISTA TUVO mucho sabor a misterio, a cosa prohibida. Se organizó en las sombras, a media voz y con cuidadoso sigilo, teniendo como base elemental, como nexo, la profunda amistad y la fraternidad existente entre los enlaces y el deseo no confesado por aquellos de abrir una válvula de escape que permitiera reducir la tensión que parecía haberse apoderado de los hombres que viven amando al mar. El encuentro careció de cordialidad. Fue rudo. Fue tenso y dramático y se rea-

lizó en Puerto Montt, entre las cuatro paredes sin oídos de la habitación de un hombre conectado una veintena de años a las actividades marítimas y que, íntimamente, se sentía mortificado por el hundimiento del "Janequeo" y la muerte verdaderamente horrible de 50 de sus 78 tripulantes. A la cita, gestada con voces en sordina, acudieron un marino en servicio activo, otro en retiro y dos periodistas que, junto con perseguir una información detallada y en profundidad, se impusieron la misión de buscar una

explicación lógica del naufragio y los antecedentes necesarios para ver más allá de los comunicados oficiales y de la palabrería hueca de los reportajes "a pulso", elaborados a más de cien kilómetros de distancia del escenario de la tragedia, sin haber visto ni tenido tampoco sus autores el contacto más remoto con quienes la vivieron como náufragos o en calidad de simples y aterrados espectadores. Se trataba también de perforar la densa cortina de silencio tendida por la Armada Nacional en un sitio clave como periodísticamente lo fue Puerto Montt. Y esa fue, más que nada, la razón por la cual los reporteros fueron directamente al grano, sin rodeos inútiles ni previa preparación del ambiente.

¿Pudo haberse evitado el naufragio del "Janequeo"?

Sorpresa y silencio de los interrogados.

¿Le fue realmente imposible a la Marina salvar a esos hombres que durante tres días y tres noches vivieron aferrados a un milagro, conociendo su situación y sabiendo que estaban virtualmente condenados a zozobrar en uno de los parajes más inhóspitos del litoral chileno?

No hay respuesta, tampoco. Pero sí evidente molestia en sus ros-

tros, cierta nerviosidad, claro desasosiego, malestar. Hace frío, y a pesar de ello la amplia calva de uno de los "enlaces" comienza a perlarse con pequeñas gotitas de sudor.

"Desde el miércoles 11 de agosto hasta la mañana del domingo 15" —insisten los periodistas—, "día en que el remolcador de alta mar "Janequeo" fue lanzado contra el roquerío, despedazado en tres partes su casco, deshecha su arboladura y diezmada su heroica tripulación, ¿nadie sugirió, nadie demandó, nadie exigió la evacuación de ese personal sabiéndose que desde Juan Fernández avanzaba hacia el litoral un temporal muchísimo más violento que los otros dos anteriores que ya habían devastado 22 provincias y causado estragos en todos los puertos, bahías y caletas desde Valparaíso a Antofagasta?"

Uno de los hombres de mar acota:

"El remolcador de alta mar "Cabrales" trabajó para auxiliar al "Janequeo". También hizo lo mismo la corbeta "Casma". Incluso un mercante, el "Allipén", quiso entrar a la bahía San Pedro, pero la mar montañosa, el viento, las malas condiciones generales y la información de que

era necesario y vital mantenerse alejado de la costa, no permitieron arrancar al "Janequeo" de esa especie de antesala de la muerte donde se encontraba".

La brecha está abierta y los reporteros atacan:

"¿Reconocen, entonces, que el "Janequeo" estaba condenado a muerte al permanecer inmovilizado y sin gobierno, aunque anclado, frente a esos roqueríos que en las cartas son señalados con el nombre de Roca del Campanario y que los navegantes y lugareños conocen como Catedral?"

La respuesta surge nítida, clara, demoledora:

"Todo hombre de mar conocedor del difícil litoral chileno y especialmente de la bahía San Pedro, sabe que una nave de calado superior inmovilizada en la caleta Lluico, y poco menos que encima de la roca Campanario, no tiene ninguna posibilidad de salvarse, ni la más remota, cuando los vientos asesinos del norte y norwest empiezan a levantarse y a soplar..."

¿Ni siquiera estando ancladas?

"Exactamente... ¡ni aún teniendo sus dos anclas echadas! La bahía y la caleta tienen fondo rocoso y, en consecuencia, las posibilidades de sujetar una nave al lecho del mar son prácticamente

nulas. Mar gruesa, el norwest y los vientos arremolinados que se producen en el seno de la misma bahía hacen el resto. Transforman en juguete a la nave que ha incurrido en la audacia de penetrar allí a capear un temporal y siempre terminarán por estrellarla y destrozarla en el roquerío..."

Las cartas están echadas.

"Volvemos entonces al planteamiento básico" —insisten—. ¿"Pudo o no haberse evitado esta tragedia marítima que significó la pérdida de 50 vidas y la destrucción de una nave de gran valor para la Armada? Si con el temporal desatado que se avecinaba, el "Janequeo" se convertía prácticamente en un barco condenado a la destrucción, ¿por qué nadie dispuso la evacuación de su tripulación mientras hubo tiempo para hacerlo? La playa estaba a doscientos metros y hasta el miércoles 11 de agosto, día en que la cortadura de un cable de remolque inmovilizó al remolcador de alta mar, apresando su hélice con 16 abrazaderas de acero, la marinería pudo haber levantado un campamento de emergencia en la caleta Lluico. ¿Existe alguna disposición que prohíba una maniobra de este tipo o es que el marinero debe necesariamente correr el destino de su nave y hundirse con ella?"

Los entrevistados ponen fin al contacto abandonando los asientos y recogiendo sus documentos. Lo hacen en silencio, el rostro sombrío y apretando con firmeza los labios. La disciplina y el amor a la Armada es algo sagrado que ellos llevan incrustado definitivamente en sus mentes, en sus almas, en sus vidas. Son fieles, y los periodistas nos enteramos que no dirán ni una sílaba más de algo que en un momento determinado pudiera herir a la institución, molestarla o dejarla en mal pie frente a la opinión pública. Para ellos la Armada Nacional es infalible tanto o en mayor medida como el Papa lo es para el mundo católico. No aceptan entonces que en aquella fabulosa maquinaria administrativa y militar creada, dirigida, mantenida y diariamente manipulada por hombres, haya podido deslizarse una falla humana. No lo conciben porque *la Marina no se equivoca*. Y así lo dijeron al despedirse.

“¡Si algo hubiera podido hacerse en el asunto del “Janequeo”, no duden de que la Armada Nacional lo habría hecho apelando a todos sus recursos y a todos sus hombres si la emergencia lo hubiera demandado de esa manera! ¡Todo lo que se pueda pensar o decir en contra-

rio son meras especulaciones, suposiciones, mala interpretación de los hechos que dañan el immaculado prestigio de esta institución, tan amada por los chilenos!”

Un enérgico sacudón de manos como despedida y las sombras de la noche puertomontina cubren aquellas dos figuras que, marchando al unísono, descienden hacia el plan en demanda de sus hogares ubicados junto al mar que luce tranquilo, bajo un cielo profundamente azul y tachonado de estrellas. Ellos y nosotros estamos mirando el drama desde ángulos distintos, en niveles disímiles. Y escuchando el chocar de sus tacos contra el mojado pavimento del camino que desciende retorciéndose por la verde y vegetal falda de los cerros, sin quererlo nuestros pensamientos vuelan hacia los primeros 13 de los 50 cadáveres que fabricó la tragedia marítima y que a bordo del crucero “O’Higgins” viajan esa madrugada hacia la Isla Quiriquina, donde serán transbordados al destructor “Blanco Encalada” que ha recibido la triste y fúnebre misión de conducirlos a Valparaíso. Se nos imagina un cargamento de sueños truncos, de esperanzas destrozadas, un envío trágico que en los puertos en que toque ha de desatar un temporal de lágrimas y de dolor.

CAPITULO II

Cuando una fiesta de amor sirve para salvar la vida

LOS ACONTECIMIENTOS que enviaron a la destrucción al remolcador de alta mar "Janequeo" empezaron a encadenarse dramáticamente con el correr de las primeras horas de agosto. Aysén y Magallanes resistían entonces fuertes nevazones y tornados con vientos de noventa kilómetros por hora, mientras que desde Llanquihue a Cautín lluvias torrenciales hinchaban el cauce de los ríos, destruyendo puentes y caminos, devorando los terraplenes y lanzando al suelo la postación telefónica y telegráfica.

Puerto Natales, en el extremo sur, aislado, siempre dejado de la mano de los hombres, exigía con dramática urgencia el envío de medicamentos, víveres y combustibles y en Valdivia las aguas desbordadas del Calle-Calle penetraban violentas en las poblaciones bajas.

El patrullero "Leucotón" navegaba a la cuadra de Corral en misión de reabastecimiento de los faros apagados entre Punta Galea, 70 millas al sur de ese puerto, y el Canal de Chacao, en el Golfo Coronados, en Ancud. Ha-

bía dado comienzo a esa peligrosa faena luego de haber devuelto a Talcahuano el ferryboat "Alonso de Ercilla", por haber embarcado éste 80 toneladas de agua cuando luego de estar sometido a reparaciones, y ser entregado aparentemente en buenas condiciones, lo remolcaba de regreso a la Isla de Chiloé. El "Leucotón" debía encender 14 faros apagados en una de las zonas más inhóspitas del litoral chileno. Atendió sin mayores novedades el de Punta Galea y cuando se desplazaba más al sur, en demanda del que permite la navegación frente a Punta Quedal, el primer gran temporal de agosto obligó a su capitán a penetrar en la bahía San Pedro y buscar refugio en el llamado bolsón natural de la caleta Lluico. Esa caleta es nada más que un abrigo precario para naves de poco calado, afirma la vieja experiencia marinera, pero así y todo es conveniente e imprescindible utilizarlo en casos de peligro o para eludir un temporal, asegura con bastante autoridad el derrotero marítimo corregido en 1963 en base a los levantamientos que se hicieron en todo el litoral luego de los terremotos y el maremoto del 21 y 22 de mayo de 1960. El capitán del "Leucotón" confió más en el derrotero marítimo y

se quedó allí en vez de disponer el regreso a Corral, salir mar afuera y enfrentarse a las perturbaciones climáticas o seguir navegando hasta el Canal de Chacao donde tenía mayores probabilidades de recalar en mejores condiciones y con más seguridad.

Desde el comienzo el patrullero no las tuvo todas consigo. Los vientos "arremolinados" que se generan en la bahía San Pedro, al estrellarse contra la costa el norte y el norwest, más una mar montañosa y olas de 15 metros, le crearon dificultades robándole la tranquilidad que tanto anhelaba. La tripulación quemó sus mejores energías en la salvación de la nave, pero no pudo sobreponerse a los elementos ni superar la emergencia. El "Leucotón" perdió su ancla y al lanzar la segunda, y no clavarse ésta en las hendiduras del fondo rocoso, su suerte quedó echada. Resistió unas pocas horas más y el 2 de agosto, al cortarse la cadena que lo mantenía atado a su última posibilidad de salvación, fue tomado por la marejada y en la cresta hirviente de las olas embravecidas pasó por sobre una faja rocosa para terminar incrustando profundamente su quilla en las arenas de la caleta Lluico. Allí quedó el "Leucotón" sometido a

los caprichosos golpes de los elementos desatados. Su capitán pidió auxilio y a su dramático llamado la Armada respondió inmediatamente enviándole los remolcadores de alta mar "Janequeo", que estaba en Valparaíso, y "Cabrales", que navegaba a la cuadra de Talcahuano. El "Galvarino" recibió igualmente instrucciones de cooperar en la operación de salvamento, pero su vieja maquinaria a carbón no pudo levantar la suficiente presión para enfrentarlo con éxito al mal estado del tiempo.

El "Janequeo", de 205 pies de eslora (largo), 38 de manga (ancho), 28 de puntal (alto), 14 de calado (profundidad), 1.506 toneladas de desplazamiento, andar máximo de 15 nudos y maquinaria de sistema Diesel —eléctrico— abandonó Valparaíso bajo el mando de su comandante, el capitán de corbeta Mario Leniz Benett, con 18 años de servicio en la Armada, piloto naval, casado, tres hijos. Dejó el puerto mayor con 68 hombres a bordo y a toda máquina tomó rumbo al sur.

El remolcador de alta mar recaló en Talcahuano para embarcar los avíos que necesitaba para el salvamento del patrullero "Leucotón" y urgido por la imperiosa misión impuesta, y más que nada

por la inestabilidad del tiempo, apuró cuanto pudo su salida de la base naval. En obediencia a instrucciones de la Superioridad se embarcó en el "Janequeo", para dirigir los trabajos destinados a rescatar al varado "Leucotón", el capitán de fragata Claudio Hemmerdinger Lambert, Jefe del Subdepartamento de Torpedos y Jefe del Departamento del Estado Mayor de la Comandancia en Jefe de la 2ª Zona Naval con asiento en Talcahuano. También subieron a bordo el sargento-buzo, Juan Valdés Ramos; el cabo-buzo, Luis Alarcón; el cabo de maniobras, José Quezada Arellano; el carpintero, Segundo Jalil Albajala, y el sargento Oscar Figueroa Gómez. Afectados por problemas de carácter privado, que tenían que ver con la situación de sus hogares inundados por la crecida del río Bío-Bío, desembarcaron y no volvieron a subir los oficiales Juan Pérez Alcorta y José Díaz Manzano y los cabos José Espinoza Jara y Juan Canales Retamales. El teniente Rodolfo Otto, el cabo electricista Héctor Pereira Muñoz, el marinero señalero Hugo Herrera Hidalgo y el cocinero Fernando Constanzo no se presentaron a la hora del zarpe y el "Janequeo" se hizo a la mar sin ellos. Imprevistos de última hora,

una copa de más o una fiesta de amor que no admitió demoras ni interrupciones los arrancaron del escenario de la tragedia.

El remolcador de alta mar "Janequeo" enfrentó la bahía San Pedro la madrugada del jueves 5 de agosto y su tripulación se entregó de inmediato a la tarea de auxiliar al "Leucotón" que yacía en la arena con una inclinación de 15 grados a babor, mientras parte de su personal, usando un andarivel tendido desde la nave a la playa, exploraba el interior para levantar un campamento de emergencia que podría ser utilizado como alternativa.

Ayudado por el remolcador "Cabrerales", la nave mártir inició la operación. La situación allí era de relativa calma, pero en el resto del litoral se advertían signos intranquilizadores. Una fuerte marejada golpeaba con inusitada violencia la costa entre Valparaíso y Antofagasta, y ese espectáculo que comenzó con un cielo cubierto de nubes altas y lluvias esporádicas tocó las cuerdas más sensibles de los amantes de la poesía. "La Unión", diario de Valparaíso, informó del fenómeno señalando que "la belleza de las olas al estrellarse entre las rocas da margen para que los poetas y fotógrafos escriban e inmorta-

licen los aspectos más hermosos de ese panorama".

Esa misma madrugada, a la 1.15 horas, en el bajo Abel, 400 millas al norte de Punta Arenas, en la zona de los canales y a la cuadra de Puerto Edén, varó el mercante argentino "Córdoba" sufriendo daños en los dobles fondos que hicieron escorar peligrosamente su banda de estribor. El "Córdoba" navegaba desde Buenos Aires a Valparaíso, vía Punta Arenas, con un cargamento de cueros y parafina para Chile y una partida de trigo destinada al Perú. El capitán de la nave pidió un remolcador para que lo ayudara y un buzo que estableciera la verdadera dimensión y gravedad de los daños. La Armada no alcanzó a prestarle auxilio por cuanto el mercante consiguió zafar por sus propios medios y proseguir su interrumpida navegación.

El "Janequeo" no consiguió en su primer intento arrancar al "Leucotón" de la trampa de arena y rocas a la cual lo había precipitado el temporal y la fuerte marejada que su capitán quiso eludir con tan poco éxito. Se cortó el primer cable de remolque y hubo necesidad de realizar otras operaciones y de postergar por horas la operación a la espera de mejores condiciones climá-

ticas. Recién el viernes 6, la Armada Nacional dio a conocer el accidente sufrido por el "Leucotón", y casi simultáneamente con ese anuncio la Gobernación Marítima de Valparaíso cerró el puerto. Se acercaba un nuevo temporal.

En los mismos instantes en que los tripulantes del "Janequeo" llevaban adelante la riesgosa faena que se les había encomendado, la Oficina Regional Meteorológica emitió un breve comunicado para informar que la Isla Juan Fernández estaba siendo sometida a la furia de un temporal de fuerza diez, señalando a continuación que aquella onda de mal tiempo avanzaba sobre el litoral. "Es un temporal desatado", dijo, "que puede tener la misma magnitud del que en 1919 devastó a Valparaíso. El temporal viene con vientos del norte de gran intensidad que se estimaba que podrían alcanzar una velocidad de 25 a 45 nudos de fuerza". Los pronósticos y los estudios que se hicieron resultaron pálidos y anémicos ante la realidad.

El nueve de agosto todas las naves que navegaban frente al litoral chileno, las que habían recalado en los puertos, aquellas que se encontraban a la "gira" y también el "Janequeo", recibie-

ron el intranquilizador informe que la Isla Juan Fernández resistía un temporal grado 10, con caracteres de huracán, y que aquel fenómeno que ya golpeaba las puertas de Valparaíso y amenazaba a la región costera, había causado enorme destrucción. La violenta marejada que alzó olas de veinte y treinta metros barrió el cementerio, destruyó las dos caletas, los varaderos, la casi totalidad de las casas, el faro, la defensa costera de la Isla Más a Tierra, y parte del edificio de la Radioestación Naval. El muelle de la empresa "Róbinson Crusoe", la postación eléctrica, el camino pavimentado, la rampla para hidroaviones y el muelle fiscal fueron arrastrados al fondo del océano.

¿Qué pensó entonces el comandante del "Janequeo"? ¿Qué mensajes intercambió con el capitán del "Leucotón" y con la Superioridad Naval? ¿Se deslizó en algún comunicado la idea de abandonar momentáneamente al patrullero que estaba firmemente asentado en la playa sin correr mayor peligro y facilitar así a las naves que operaban en su rescate la posibilidad de buscar un refugio más seguro que la bahía San Pedro?

CAPITULO III

...y el cielo no oyó las súplicas de su pastor...

EL TEMPORAL QUE el lunes 9 de agosto azotó el litoral, adquirió fuerza 9 en Valparaíso y sus vientos alcanzaron una velocidad de 70 a 80 kilómetros (40 a 45 nudos), y en 24 horas, sobre cada metro cuadrado de la zona afectada por la depresión atmosférica, cayeron 85 y medio litros de agua. Veinte naves nacionales y extranjeras penetraron mar adentro y capearon el temporal y la mayor parte de las naves menores que estaban al abrigo de los puertos y las caletas

fueron volcadas sobre la playa o destruidas contra el roquerío. Un pesquero se hundió en Lengua de Vaca, al sur de Coquimbo, y ante los estragos y la catástrofe el Arzobispo-obispo del puerto mayor de Valparaíso, Monseñor Emilio Tagle Covarrubias, dispuso que en la misa diaria se agregara la oración "Pro Re Gravi". Era una súplica al cielo para detener la lluvia y el viento. Hasta ese momento, Antofagasta, Chañaral, San Antonio, Valparaíso y Talcahuano reportaban graves daños

ocasionados a sus instalaciones portuarias.

El "Leucotón" siguió firmemente encallado en la playa de la caleta Lluico. La oficialidad del "Janequeo" y del "Cabrales", que habían cortado ya una vez cada uno el cable de remolque, empezó a preocuparse de la situación ante la desmedida violencia que por momentos adquiría la marejada. Ambas naves trabajaban prácticamente pegadas a la costa, a una distancia no menor de 250 metros, y eso y la inestabilidad del tiempo entrababan la normal faena de salvamento. La situación persistía en agravarse y la lucha por sacar al "Leucotón" de su varadero se tornó frenética. Como si no fuera suficiente con las perturbaciones a la que estaban enfrentados, la Oficina Meteorológica Regional Marítima de Valparaíso anunció que una nueva depresión atmosférica estaba concentrándose y adquiriendo formas amenazantes frente a ese puerto y la Isla Juan Fernández. Esa acumulación formaba a su vez nuevos sistemas frontales que implicaban otros peligros. El temporal que ahora se había detectado procedía del norte y del norwest, con fuerza de 20 a 45 nudos y acompañado de lluvias copiosas e intensas. Existía, según

se dijo entonces, la posibilidad de que la nueva onda ciclónica podría variar su curso y desplazarse hacia el sur. Fue ésta la primera advertencia seria que se agregó a las dificultades que enfrentaba el "Janequeo".

Luchando con una mar embravecida que no daba pausa ni respiro la tripulación del "Janequeo" siguió insistiendo en su silenciosa, permanente y heroica lucha por zafar al "Leucotón" antes de que el temido viento norwest, cuya llegada se esperaba para cualquier momento, transformara aquella operación en una catástrofe. Bajo una lluvia torrencial y trabajando sobre una mar gruesa, montañosa, consiguieron tender con bastante dificultad un nuevo cable de unión entre el "Leucotón" y el "Janequeo". Para mantener el remolque a flote el capitán Claudio Hemmerdinger Lambert, responsable de la operación, dispuso que se ataran a él parte de los amarillos salvavidas de los bravos marineros del remolcador de alta mar. Se cumplió la orden y empezó a avanzar junto a la línea de la costa, en una maniobra destinada a alterar la posición del "Leucotón", para encauzarlo por una nueva vía y arrancarlo así de su trampa. Fue entonces que otra vez se

rompió el remolque y al recogerse el cable sobre sí mismo se enredó en la hélice. El "Janequeo" quedó inmovilizado junto a la roca Campanario y mientras en lo alto rugían las primeras avanzadas del nuevo temporal, el comandante Leniz ordenó anclar la nave como una forma de impedir que las olas lo arrastraran hasta los arrecifes.

El comandante del "Janequeo" y el alto oficial al mando del salvamento radiaron un informe completo dando cuenta de su situación e informando que los buzos de a bordo examinarían la avería, y en el sitio mismo tratarían de determinar si era posible repararla con los medios con que en esos momentos se contaba. Era recién el miércoles 11 de agosto y veintidós provincias estaban con el agua al cuello y la gran mayoría de sus habitantes, preocupados de solucionar sus propios problemas de vivienda, abastecimientos y comunicaciones. De haberse informado del accidente sufrido por el "Janequeo", la noticia no habría merecido de parte de la opinión pública la verdadera atención que en esos momentos reclamaba. Era el principio del fin de la nave. Había comenzado su larga y dramática agonía. El comandante Leniz ordenó anclar.

Los buzos descendieron el jueves 12, y a pesar de que permanecieron poco tiempo sumergidos, el primer vistazo les bastó y fue suficiente para imponerse que el daño resultaba fatal para la nave en las condiciones tan desmedradas en que estaba, sin poder avanzar ni retroceder, sin gobierno. El comandante pidió la ayuda del "Cabrales" para salir mar afuera, pero el remolcador de alta mar se acercó y tuvo que desistir. La ayuda de la corbeta "Casma", que acudió a reforzarlo en la operación, no sirvió de mucho tampoco. Era imposible acercarse sin temor a chocar con la unidad que se quería salvar. Igualmente se corría el serio peligro de ser precipitada sobre el roquerío. Las dos embarcaciones se alejaron de la boca de la caleta a la espera de mejores condiciones para poder operar. Aquello fue algo así como el anuncio de que lo peor aún no había ocurrido. Las avezadas tripulaciones de las naves allí reunidas, especialmente la del "Janequeo", comprendieron de más que el airoso remolcador de alta mar, que en la Segunda Guerra Mundial luchó con el nombre de "Potawotoni", tenía sus horas contadas. Estaba sin movimiento ni dirección en un sitio peligroso, en una zona de

fuertes corrientes subterráneas y con filudas rocas rozando su quilla. Podía mantenerse en esa situación todo el tiempo que pudiera resistir la cadena de su ancla, y siempre que siguieran ausentes los vientos norte y norwest. Si ellos aparecían, si la mar engruesaba más, habría llegado el momento de rezar las últimas oraciones.

Los tripulantes del "Janequeo" tenían la playa de la caleta Llucó a casi doscientos metros de distancia. Parecía acogedora. Podían aprovechar un momento en que la marejada fuera menos violenta. Pero para llegar allí era necesario lo principal: ¿Autorizaría el capitán de Fragata Claudio Hemmerdinger, jefe de la operación rescate del "Leucotón", el desembarco en esas condiciones? ¿Lo aceptaría el comandante Lenin? ¿Permitiría la Superioridad

Naval la evacuación de la tripulación y el abandono de hecho de una nave que todavía, y a pesar de la circunstancia adversa no podía aún dársele por perdida?

Y así fue cómo, barajando estas interrogantes y mirando permanentemente hacia el mar, hacia el punto por el cual habría de surgir el norwest llegó y pasó el viernes 13, nació y murió el sábado 14 y el domingo 15 se descolgó del calendario con un temporal desatado, castigando todo el litoral sureño. El norte y el norwest aparecieron muy de mañana y sus embates, con ráfagas de 60 a 85 kilómetros por hora, olas de 15 metros y una lluvia torrencial y helada que calaba hasta los mismos huesos convirtieron al "Janequeo" en una débil cáscara de nuez destinada a la destrucción.

CAPITULO IV

Cuando la disciplina crea situaciones increíbles

EVIDENTEMENTE EL final estaba próximo, y ni cubriéndose los ojos y la mente con la espesa venda de la disciplina y del sacrificio era posible ignorar la presencia física de aquel temporal que estaba transformando en un infierno la poco apacible bahía de San Pedro. Los aviones militares de la base de Chamiza, en Puerto Montt, que en los primeros días de agosto sobrevolaron el lugar para imponerse de la situación del "Leucotón" y del estado de los trabajos de rescate, habían

desaparecido. Fueron avistados el martes 3 y el jueves 5, y por rumores que emergieron de la caseta del radiotelegrafista les fue posible a los tripulantes del "Janequeo enterarse que los días 6, 7, 8, 9 y 10 algunos helicópteros del SAR (Servicio Aéreo de Rescate) intentaron cruzar la Cordillera de Saraos, los elevados montes que cerraban el fondo de la bahía, al poniente, pero vientos de 93 kilómetros por hora no permitieron aquellas operaciones de simple contacto. Un transporte C-45 voló por última vez la

mañana del lunes 9 por sobre el patrullero encallado y el "Janequeo", y el jueves 12, precisamente cuando el remolcador de alta mar estaba virtualmente entregado a la suerte y a la violencia de la marejada, se postergaron para una mejor oportunidad todos los intentos de tomar contacto físico por el aire con las dos naves en dificultades. El material —aviones y helicópteros— fue desplazado a Osorno y Temuco donde su presencia era imprescindible para el rescate de personas aisladas por la crecida de los ríos, la falta de caminos y de comunicaciones.

El capitán Marcelo Leniz presentía su fin. Algo misterioso e indefinible se lo anunció con bastante anticipación. El mismo día en que su nave quedó inmovilizada, huérfana de toda posibilidad de escapar al naufragio y a la muerte por sus propios medios, bajo el impulso de sus máquinas y la buena administración de su gobierno, a través de la radio transmitió un mensaje urgente al capitán Henríquez, de la "Yelcho". "Olvídate de lo prestado. Gracias". Eso fue todo. Y esas cinco palabras fueron suficientes para enterar al comandante de la "Yelcho" y con toda seguridad a la Superioridad Naval que los

cables de remolque y otros implementos facilitados para zafar al "Leucotón" estaban perdidos y eran irrecuperables. Si se trata de analizar en profundidad lo que el capitán Leniz quiso decir a su compañero de armas, amigo personal, condiscípulo en la Escuela Naval, no sería difícil llegar a la estremecedora conclusión de que el comandante del "Janequeo" anidaba en lo más profundo de su ser negros y desoladores presagios por la triste suerte que intuía.

Aquella mañana del domingo 15 de agosto el día derramó sus primeras luces sobre el litoral sureño cuando vientos de 148 kilómetros por hora castigaban la costa y silbaban entre los más altos picos de la Cordillera de Saraos. El mar hervía en la violencia de su oleaje obligando al "Janequeo" a danzar en torno a la cadena del ancla que mantenía al buque aferrado a la precaria seguridad de su resistencia. A las 8 horas y 30 minutos los eslabones de acero saltaron en mil pedazos pulverizados por la fuerza de aquel mar cruel y el formidable empuje de los vientos del norte y norwest. El cabo panadero Antonio Iturra Iturra, que se encontraba en la cocina cocinando el pan fabricado la noche ante-

rior, fue el primer miembro de a bordo en darse cuenta de que el "Janequeo" iniciaba la etapa definitiva hacia su propia destrucción.

"¡Perdimos el ancla, perdimos el ancla...!" fue el grito de alarma que surgió de sus labios cuando por medio de grandes zancadas ganó las escalas que iban a llevarlo a cubierta para advertir al resto de la tripulación, la mayor parte de la cual se encontraba entregada al descanso. Juan E. Zamorano, marinero de máquinas, de guardia en el vientre mismo de la nave, escuchó los gritos del panadero y alertó a sus compañeros. La lucha por abandonar el seno de la embarcación se tornó dramática, titánica. El "Janequeo", llevado por la violencia de las marejadas, azotado por olas de 15 y 20 metros de alto, daba fuertes bandazos y tornaba difícil y poco menos que imposible la tarea de mantenerse en pie. El capitán Leniz y el jefe de operaciones de rescate del "Leucotón", capitán de corbeta Claudio Hemmerdinger Lambert, en breve consulta con la oficialidad, dispusieron hacer uso de la segunda ancla en un desesperado intento por afirmar al "Janequeo".

"Despierten al resto de la tripulación y envíen un mensaje dando cuenta de las dificultades que estamos enfrentando", ordenó el capitán Leniz. El angustioso comunicado del "Janequeo" fue captado por el "Cabrales" y su capitán anunció que se preparaba para acudir en su auxilio. Su intención era penetrar más profundamente en la caleta Lluico y lanzarle un remolque. El capitán Leniz desechó aquella maniobra por ser un sacrificio inútil.

"¡Por ningún motivo el "Cabrales" debe correr ese riesgo!" —radió con decisión—. "¡El mar está arbolado y la marejada lo precipitará contra el roquerío! ¡La única ayuda que hasta el momento necesito es que el "Cabrales" arroje al mar todo objeto que pueda flotar y que pueda servir a la tripulación cuando llegue el momento de dejar el "Janequeo"!"

En menos de cinco minutos toda la tripulación de la nave, 78 hombres en total, se reunió en la sala del comedor. Allí el capitán Leniz los puso al corriente de lo que estaba ocurriendo en esos momentos y de lo que se esperaba. Pidió calma, entereza para enfrentar la adversidad e hizo todo lo posible por inculcarles la esperanza de que un cambio

en la situación climática podría evitar el naufragio.

“El barómetro está subiendo, dijo, y eso es favorable. En el barco estamos mucho más seguros que en el mar...”

Un marinero gritó:

“¡Aprovechemos que el barco está estrellándose para saltar a las rocas!”

“No me opongo —replicó el capitán Leniz—. Pero insisto que no es recomendable abandonar el barco para buscar refugio, en estas condiciones, en la roca “Campanario””.

“¡El mar nos va a despedazar contra el roquerío, mi capitán!”

“¡El que quiera saltar que salte! —confirmó el capitán Leniz—. Pero bajo su propia responsabilidad, porque mientras subsista esta situación no habrá orden de abandonar la nave ni de “¡sálvese quien pueda!””.

Les ordenó ponerse los salvavidas que restaban del stock parcialmente ocupado en mantener a flote el último remolque que se le tiró al “Leucotón”, y luego dispuso que todo el personal se concentrara en cubierta. A las 9.17 horas se cortó la segunda ancla y el mar se apoderó definitivamente del “Janequeo”.

La nave, impulsada por la marejada, se fue sobre el roque-

río y mientras más golpeaba su casco contra los arrecifes, comenzó a escorar y sus palos a estrellarse contra la parte superior del promontorio. Enormes olas barrieron la cubierta y en uno de esos violentos bandazos algunos miembros de la tripulación cayeron al mar. El capitán de fragata Claudio Hemmerdinger Lambert se fue de espaldas y al golpearse quedó malherido. El capitán Leniz acudió en su auxilio, pero Hemmerdinger lo detuvo con un gesto:

“¡No, capitán... es el fin!”

Con una escora de 60 grados, prácticamente recostado sobre el roquerío, con sus dos palos afirmados en el pétreo farellón destinado a servirle de tumba, el “Janequeo” inició su agonía definitiva. Su tripulación ya no obedecía órdenes. Los más audaces y desesperados se encaramaron a los palos y, desliziéndose por ellos, quisieron alcanzar las rocas. Casi todos perecieron. Unos horriblemente despedazados al ser estrellados y restregados contra el peñón. Otros, los que alcanzaron a llegar a la roca, partidos en dos por la parte superior del palo mayor que, cual enorme cuchillo, se encargaba de cortarlos.

La tripulación del “Leucotón”,

encallado a 250 metros, miraba muda, horrorizada, la dolorosa y trágica agonía del "Janequeo". El radiotelegrafista lanzaba al aire un angustioso S.O.S: "Remolcador "Janequeo" rompió su ancla y fue lanzado contra las rocas... Se necesitan helicópteros para proceder al salvamento de su personal".

"¡Hagamos algo por esos hombres que se están matando!" —gritó alguien.

"¡No se puede! —replicó otro miembro de la tripulación del "Leucotón"—. ¡Hay orden de no desembarcar por el mal tiempo!"

"¿Pero es posible?"

Una sombra humana pasó por sobre la borda, tomó el andariavel y se descolgó hacia la playa haciendo caso omiso de la falta de órdenes para desembarcar. Era el marinero Mario Fuentealba y su heroico gesto, su desprecio absoluto por su propia vida, no fue imitado. Corrió, se internó en el mar enfurecido y de sus olas asesinas rescató a dos marineros y al teniente segundo Guillermo Aranda Pinochet. Cuando regresó por cuarta vez a quitarle sus víctimas al océano una ola gigantesca lo atrapó estrellándolo contra las rocas. El cadáver del bravo hombre de mar fue rescatado muchas horas después.

El final se produjo cuando los palos del "Janequeo" se quebra-

ron. Muchos hombres murieron aplastados y otros fueron arrojados al mar inmisericorde. Ya no hubo nada que hacer. El capitán Leniz desapareció llevado por una ola y quienes aún estaban en posesión de sus facultades se lanzaron al mar. La marejada cogió al "Janequeo" y alzándolo en sus elevadas y espumantes crestas lo estrelló contra el farellón. El casco se quebró en dos y en una nueva embestida, una de las partes volvió a abrirse. El resto de los marineros que esperó el último instante para saltar a las rocas sufrió un horrible final. Murieron aplastados por el choque de los restos de la nave mártir.

Los escasos sobrevivientes, jugueteos de las olas, debieron sortear una infinidad de peligros para llegar a la playa donde los pescadores, armados de lazos, se esforzaban por rescatarlos allí mismo donde rompían las olas. Los que no fueron estrellados contra las rocas, aquellos que no recibieron el golpe de algún despojo del "Janequeo", esos que pudieron resistir la baja temperatura del agua, los que no fueron atrapados por las traicioneras corrientes subterráneas, esos se salvaron. Y fueron pocos. Nada más que 28. El resto, 50, pagó con su vida su amor a la Armada, su apego al mar.

CAPITULO V

Los salvavidas no alcanzaron para todos

EL RELATO QUE DEL drama del "Janequeo" hicieron los escasos sobrevivientes es estremecedor. Y de cuanto han dicho fluye claro y nítido un hecho que nadie se ha tomado el trabajo de aclarar: Todos los sobrevivientes, sin excepción, fueron salvados por los pescadores de la caleta "Lluico". Ellos, con lazos y palos, los ayudaron a superar la rompiente de las olas; los recibieron en la playa; encendieron fogatas para darles calor a los que ateridos se clavaron de bruces en la arena a

esperar la muerte; los reanimaron con mates hirvientes e, incluso, hombres y mujeres se desprendieron de parte de sus ropas para abrigar a los más graves, a los heridos. El único oficial que se salvó, teniente Guillermo Aranda Pinochet, dijo que la primera noche pasaron 26 encerrados en una sola pieza sacándole el cuerpo al temporal.

¿Cuándo y a qué hora desembarcó la tripulación del "Leucotón" para prestar su ayuda a los naufragos? ¿Por qué todos están de acuerdo en señalar que

el marinero René Fuentealba fue el único que bajó a la playa a prestar auxilio a sus compañeros del "Janequeo" en los instantes en que éstos lo precisaban con más urgencia? Claro que este hombre valeroso rindió su vida en el desesperado intento, pero a costa de su existencia, permitió que otros tres marineros siguieran viviendo. Su gesto es sublime y adquiere mucho más valor si lo hizo superando el estrecho alcance de una disposición que parece haber inmovilizado al resto de la tripulación del patrullero "Leucotón".

El teniente *Guillermo Aranda Pinochet* explicó su drama de la siguiente manera: "Me lancé a la roca inmediatamente después que el barco chocó con ella. Al alejarse me fui sobre una ola. Estuve dando vueltas en una zona de remolinos y, finalmente, llegué a la playa. Me ayudaron a salir a la arena. En la playa murieron varios tripulantes a causa del intenso frío. Los pescadores se portaron maravillosamente bien. ¿Los botes salvavidas del "Janequeo"? Bueno, antes de quedar inmovilizados junto a la roca estaban inutilizables por el intenso oleaje. Quien merece un homenaje especial es el cabo de máquinas

Leopoldo Odger Flores. Fue uno de los primeros en alcanzar la playa, pero se volvió en dos oportunidades a prestar auxilio a dos compañeros. Cuando lo hizo por tercera vez, no regresó más". *Orlando Calderón Mansilla*, marinero radarista, recuerda: "No sé cómo llegué a la playa. Sólo sé que mientras luchaba en el mar vi a varios de mis compañeros destrozados y decapitados por el filo de las rocas". *Sargento enfermero, Carlos Vergara Vea*: "El primer marinero que se lanzó a las rocas murió aplastado por el barco. El segundo corrió igual suerte. Eso causó pánico en el resto. Caí al mar y nadé junto a un compañero. Le grité varias veces dándole aliento. Iba herido en la cabeza. Después vino una ola enorme y desapareció. En la playa me ayudaron los pescadores. Me arrimé a una fogata y no me di cuenta, debido al frío, que el fuego me estaba carbonizando las plantas de los pies. Un marinero salió caminando del mar, se dirigió hacia donde estaba el fuego y cayó muerto sobre él". *Cabo radarista Cornelio Andrade Béjar*: "Todos tenemos que agradecer a los pescadores de la caleta Llucó. Se sacaron sus ropas para abrigarnos y, a ellos en mayor

parte, les debemos la vida. Sin su intervención habríamos muerto de frío". *Cabo de máquinas Juan Canales Retamales*: "Pertenecía al "Janequeo", pero me enviaron al "Leucotón". Un día antes pedí ser devuelto a mi buque. Un oficial se opuso y con ello me salvó la vida. La mañana del domingo 15, a las 8,30 me avisaron que el barco "garrreaba", es decir, había empezado a soltarse su ancla. Nos pusimos en guardia y vimos cuando el remolcador se estrellaba contra la roca Campanario. El compañero Mario Fuentealba corrió al lugar de la tragedia y se lanzó al agua. Rescató al cabo Galvarino Contreras y a mi teniente Guillermo Aranda Pinochet. Después, en un tercer intento, se lo llevó el mar. A nosotros nos tocó reconocer los cadáveres y buscar a los sobrevivientes". *El marinero primero Miguel Solís Sandoval*, que no sabe nadar, se lanzó al mar y se hundió al caer sobre él un cabo que se tiró después que él. Cuando emergió chocó contra el casco del "Janequeo" perdiendo el conocimiento. El salvavidas lo mantuvo a flote y las olas lo llevaron a la playa. Afirma: "No fue el remolque el que se enre-

dó en el timón y las hélices del "Janequeo", sino que el virador, un alambre de acero que se usa para cambiar de rumbo al buque remolcado. Dio 25 vueltas en torno a la hélice. Echamos un ancla de "respeto" y quedamos a la espera. El único que nos podía haber sacado de allí era el "Yelcho"...". *Marinero de maniobras Angel Olivares Quijada, dice*: "La nave era arrasada unos siete metros mar adentro y luego estrellada contra las rocas. A cada golpe su casco se achataba y morían los tripulantes que estaban en el mar o luchaban por encaramarse al roquerío. El mar me desnudó. Me llevó de un lado a otro. Tragué bastante agua con petróleo, pero llegué a la playa. Los pescadores me recogieron y unas viejitas me dieron mate. El mar estaba muy malo, no era posible nadar. El salvavidas servía de poco. Muchos que lo tenían puesto murieron igual. El capitán Lenin apareció dos días después. Tenía su salvavidas. El capitán Hemmerdinger no alcanzó a recibir ninguno. Después que me repuse, no sé cuántas horas pasaron antes, fuimos al campamento levantado en tierra por la tripulación del "Leucotón" y que

estaba ubicado detrás de un cerro. Caminé por los cerros. Subía arrastrándome y bajaba en igual forma. Las heridas del rostro me sangraban. Cuando llegué me atendieron y prendieron una fogata". *Oswaldo Calderón*, apunta un hecho vital: "Perdi-

mos los salvavidas en una maniobra tratando de reflotar una espiga que chocó con la roca. Cuando el capitán Leniz ordenó que todo el mundo se pusiera salvavidas, éstos no alcanzaron".

CAPITULO VI

Un mismo hilo que anuda tres tragedias

PARECIERA que el mar hubiera trenzado con una madeja semejante de hechos los naufragios que han enlutado a nuestra Marina de Guerra. Porque el del "Janequeo" no ha sido el único desastre marítimo que se llevó al fondo del océano a unidades valiosas de la Armada y a vidas humanas cuyo desaparecimiento dejó un reguero de lágrimas entre el pueblo, de donde pertenecía la gran mayoría de las víctimas.

Antes del "Janequeo", la bitá-

cora negra de la Marina registra otros dos grandes naufragios: el del transporte "Angamos" ocurrido el 7 de julio de 1928, cuando navegaba desde Punta Arenas con destino a Talcahuano; y el del transporte "Abtao", el 16 de julio de 1929, a 60 millas al norte de Valparaíso.

Hay un invisible hilo de acontecimientos que une los tres desastres de estos últimos 37 años, como si el destino se empeñara en probar que su mano poderosa no se ciñe a una regla determinada

que los hombres pudieran seguir para evitar su desgracia.

Las tres naves habían sorteado con éxito temporales tan violentos como aquel en que naufragaron; las tres tenían condiciones marineras reconocidas por los hombres de mar; pero las tres en un momento impensado quedaron paralizadas, inmóviles, sin gobierno, transformadas en presas fáciles de las olas, que entonces cobraron revancha contra quienes las habían desafiado orgullosamente durante muchos años.

En efecto, tanto el "Angamos" como el "Abtao" sufrieron fallas en sus timones mientras luchaban contra la furia desatada de los elementos, quedando al garete, atezados por su inmovilidad, juguete de las olas. El "Janequeo", a pesar de no sufrir exactamente la misma falla, quedó también inmóvil cuando un cable acerado paralizó su hélice, sin que de nada le sirviera tener el timón intacto.

Sin embargo, hay un detalle fundamental que en el último naufragio sugiere que algo más que el destino provocó la catástrofe. La agonía del "Angamos" fue relativamente corta y la del "Abtao", rapidísima, como que duró sólo diez minutos. El "Ja-

nequeo", en cambio, tuvo la agonía del tuberculoso: larga, por la premonición personal de lo inevitable; exasperante, por la angustia prolongada de lo previsible; e inexorable, por el derrumbe total de la esperanza. El diagnóstico mariner, en el caso del remolcador de alta mar, fue dado cinco días antes de su muerte: cuando el capitán Leniz pidió que su nave fuera llevada cuanto antes a dique.

La historia del naufragio del "Angamos" es diferente. El barco, que había cumplido 38 años de navegación, estaba dedicado al transporte de víveres, carbón, correspondencia y, en algunos casos, al de pasajeros. Este cabotaje lo realizaba entre los puertos del centro del país y la mucho más alejada y remota región magallánica. Además de llevar vituallas y provisiones el "Angamos" cumplía la misión de atender la vasta red de faros, balizas y estaciones radiotelegráficas del sur y era a su bordo que viajaban los hombres que cada seis meses iban a relevar a quienes hacían guardia en los faros y estaciones radiotelegráficas australes.

El 7 de julio de 1928 el transporte volvía de uno de esos viajes a Magallanes, trayendo esta

vez, además de la gente de los faros, a los conscriptos del último contingente naval y a un centenar de pasajeros, miembros de las familias del personal de la Armada que prestaba servicios en esa zona.

El barco navegaba al sur de Lebu en medio de un furioso temporal y frente a un sector de la costa de Arauco tan abrupto y lleno de arrecifes, que no hay marino, por experimentado que él sea, que no tiemble a la sola idea de naufragar por esos lugares. Los vientos y las olas eran de tal intensidad y altura que el viejo transporte parecía una cáscara de nuez en medio de la horrida tempestad.

Más o menos a las 20.45 horas, el "Angamos" sufrió la ruptura de los guarnes del timón. El accidente en la pieza vital dejó inválida y totalmente al garete a la nave. Poco a poco el mar embravecido fue llevándola hacia la costa, en dirección a Punta Morguilla, un lugar que las cartas marinas señalan plagado de arrecifes y roqueríos.

A bordo, la alarma había movilizó a toda la tripulación, pero ni las más desesperadas maniobras podían evitar que lenta e indefectiblemente el "Angamos" siguiera derivando, por efectos del

furioso oleaje, hacia su trágico destino. A medianoche una luz de esperanza prendió en los ansiosos corazones. El transporte pareció haber logrado eludir la Punta Morguilla, pero de pronto nuevos y huracanados vientos volvieron a llevarlo hacia la costa estrellándolo finalmente contra la Punta Chimpel, a 15 millas al sur de Lebu. Chimpel es una zona llena de puntillas y rocas bajas, una especie de derivación de Punta Morguilla.

La tragedia que se vivía en el barco era indescriptible. El comandante de la nave, capitán de corbeta Ismael Suárez, dio la orden de "¡Sálvese quien pueda", pero el pánico había cundido en tal forma entre los pasajeros —donde se contaban mujeres y niños—, que toda operación resultó sumamente dificultosa, agravada como estaba la situación por la violencia de las olas. Pese a todo se lograron lanzar dos o tres botes salvavidas al mar, pero era tanta la furia del temporal que apenas ellos tocaban el agua zozobraban de inmediato. Algunos tripulantes que se arrojaron con salvavidas desde cubierta no tuvieron más suerte. Las olas los despedazaron contra las rocas, mientras el barco escorbaba peligrosamente.

En medio de la desgracia y, tal vez porque apreció que todo intento era en vano, el comandante Suárez desenfundó su pistola y se suicidó en el puente de mando. Lo sucedió el 2º comandante, teniente 1º Alberto Pérez Canto. Pero ni este nuevo jefe ni ningún otro hubieran podido salvar al barco y a sus pasajeros. El "Angamos" se fue al fondo del océano a las 7 de la madrugada.

Mientras ocurría el drama en Punta Chimpel, desde Concepción se organizaban los auxilios. Ya al primer SOS las autoridades navales habían instruido a los barcos que navegaban cerca del lugar del naufragio se dirigieran a prestar ayuda. Los vapores "Lebu" y "Tomé" partieron hacia ese rumbo, y desde tierra patrullas navales también se dirigieron allá, pero su labor fue poco grata. De 295 tripulantes y pasajeros sólo hallaron a cuatro náufragos vivos y a una veintena de cadáveres. El resto se perdió para siempre en las profundidades del mar.

Un año más tarde, en el mismo mes de julio, sólo que el día 16, se hundió el transporte "Abtao". La muerte se demoró un año y nueve días en venir, pero lo hizo casi a igual hora en que se embarcó en el transporte "An-

gamos": a las 7.50 y mucho más al norte, a 60 millas de Valparaíso.

El "Abtao" había salido de Lota, con destino a Iquique, llevando un cargamento de carbón. Su rol lo integraban seis oficiales y 39 tripulantes, al mando del capitán de corbeta Francisco Acosta Silva.

Frente a Valparaíso un temporal acechaba al transporte, construido solamente dos años antes en Alemania. Era difícil suponer que un barco nuevo y muy "marinero" como el "Abtao" pudiera hundirse fácilmente. Pero más difícil es escrutar los designios del destino, y todavía peor es enfrentar, un poco más al norte de Valparaíso, un mal tiempo originado en la Isla Juan Fernández.

Allí el "Abtao", cuando era más violento el temporal, sufrió la rotura de la cadena del timón. Sin gobierno, el barco empezó a cabecear y luego a girar hasta quedar al través de las montañas olas. La orden del comandante de conectar un timón de mano ni siquiera alcanzó a ser ejecutada y el telegrafista sólo pudo lanzar dos SOS, tan rápido e imprevisto fue el naufragio.

El "Abtao" se dio vuelta de campana y para contar lo sucedido solo salvó uno de sus tripu-

lantes: el marinero Enrique Aranda Valenzuela.

“Cuando quedamos al garete —dijo Aranda— nos agarraron tres olas inmensas. La primera, nos tumbó algo y cuando veníamos saliendo llegó la segunda y el barco se inclinó tanto que metió su borda en el agua. Después vino la tercera y ahí se acabó todo. El “Abtao” llegó a tocar con su chimenea la superficie del mar y no volvió a su posición “normal”.

“Mi comandante Acosta había dado orden de cortar las amarras de los botes salvavidas y su orden alcanzó a ser cumplida a medias. Yo vi caer algunos de ellos al mar pero ninguno quedó bueno. Las olas los pescaban y los daban vuelta inmediatamente. Mis compañeros que se lanzaron al agua flotaban un rato y después desaparecían para no volver más”.

“Yo fui uno de los últimos en arrojarme al mar. Mi comandante y los otros oficiales se quedaron en el puente. Sentí como que me cogían de los pies y vi al buque irse de un viaje al fondo. Después de unos momentos que me parecieron interminables no sé cómo me encontré flotando. Creo

que fue el salvavidas que llevaba puesto el que me llevó para arriba. Cerca de mí había dos compañeros que nadaban desesperadamente, pero no pude acercarme a ellos porque un minuto después ya habían desaparecido”.

“Creo que lo que me salvó es que soy buen nadador y pude aguantarme firme hasta que junté otros salvavidas con los que hice una especie de balsa”.

Aranda se mantuvo a flote durante siete horas. Su resistencia le salvó la vida, ya que después de ese tiempo llegó el vapor “Imperial” que lo recogió. Hasta entonces la furia del temporal era tan grande que el bote arriado desde el barco para recoger al sobreviviente estuvo a punto de naufragar dos veces.

Cuando Aranda pisó la cubierta del “Imperial” repetía constantemente: “Me salvé por mi comandante. El nos dijo antes de darnos vuelta: “A ver niños, pónganse los chalecos salvavidas, porque aquí nos vamos a morir todos...”

Y efectivamente, si no es por su chaleco Aranda jamás habría podido contar la tragedia del “Abtao”.

EPILOGO

CINCUENTA HOMBRES MURIERON y el "Janequeo", remolcador de alta mar, cuyo valor se estima en dos millones de dólares, es hoy un despojo irrecuperable, que yace en el fondo de la bahía San Pedro. El mar está calmo y los vientos del norte y norwest volvieron a sus guaridas. Los cadáveres de los mártires que pudieron ser rescatados dormirán eternamente bajo tierra y los escasos sobrevivientes volverán algunos a navegar y otros seguirán en la Armada, sirviéndole, aunque no embarcados. Pero las dudas surgidas en relación a la comisión de errores seguirán subsistiendo. Principalmente aquella que exige una explicación de las razones que se tuvieron en cuenta para enviar en auxilio del "Leucotón", varado en la caleta Lluico, en la bahía San Pedro, unidades de tonelaje insuficiente para enfrentarse a un temporal desatado. Primero fue el "Janequeo". Después el "Cabrales", para reforzar la operación, y posteriormente la "Casma". La "Yelcho" estaba entonces inmovilizada en el dique de Talcahuano. Se la sacó y llegó a la bahía San Pedro cuando ya era demasiado tarde para todo.

¿Por qué los movimientos que eran vitales se hicieron tan a destiempo? ¿Fueron los temporales? ¿Dificultades técnicas?

El remolcador de alta mar "Cabrales" fue bien poco lo que pudo hacer en favor del "Janequeo". Se asegura que si hubiera seguido en la bahía habría zozobrado y que esa y no otra fue la razón por la que se le ordenó salir hacia alta mar. El "Cabrales" acató la orden, pero el petróleo se le habría consumido luego de navegar dos millas. Para escapar de correr la misma suerte del "Janequeo", se insiste, con antecedentes de verosimilitud, que el "Cabrales" debió quemar en

sus calderas leña, mesas, sillas y cuanta madera había a bordo. Posteriormente recibió petróleo de la corbeta "Casma" que lo remolcó hacia el sur, alejándolo del peligro. Afirman que ninguna de las naves que operaban en la zona en la que se varó el "Leucotón" podía recibir combustible por cuanto los dos petroleros de la Armada están inmovilizados, y el crucero "O'Higgins", enviado cuando ya la tragedia se había consumado, debió, primero, perder bastante tiempo para llenar sus propios estanques.

¿Es efectivo? o es una mera especulación de los círculos marítimos que en casi todos los puertos del litoral no se han cuidado en ocultar o disimular un intenso malestar por la manera como se enfrentó el varamiento del "Leucotón" y el accidente del "Janequeo" que fue enviado en su auxilio. Esto obliga, incluso, a los entendidos a preguntar que si hubo impotencia para auxiliar a un simple remolcador de alta mar, ¿qué habría ocurrido si la falla hubiese afectado a un destróyer o a otra unidad mayor?

Al cerrar este exhaustivo reportaje vuelven a la memoria del autor las palabras pronunciadas por un marino, en el curso de una breve y cortante entrevista celebrada al amparo de las sombras de una noche puertomontina.

"No lo olvide" —dijo con énfasis—. "Si hubiera habido algo más que hacer, fuera de lo que se hizo, tenga la seguridad de que la Armada lo habría hecho..."

¿Lo hizo?

Los porfiados hechos señalan lo contrario. El asunto de los salvavidas usados para reflotar una espiga; la insistencia en mantener al "Janequeo" frente a la operación de rescate del "Leucotón", a pesar de haberse comprobado en el terreno mismo su incapacidad para arrancar al patrullero de su varadero; la inercia que se advierte en auxiliar al "Janequeo" cuando éste quedó inmovilizado, la inutilización de sus botes salvavidas, la incomprensible pasividad que en los primeros instantes de la tragedia se obligó a adoptar a la tripulación del "Leucotón", son sólo algunos de los detalles más elocuentes que hacen más profunda y mucho más dolorosa la consumación de esta tragedia marítima que llenó de luto el corazón de los chilenos y puso negros crespones en los altivos mástiles de las unidades de nuestra Marina de Guerra.

FOLLETOS QUINCENALES

Los grandes
temas de
nuestro TIEMPO

¡PUNTO FINAL!

Le seguirá informando
cada quince días de:

SUCESOS - POLITICA NACIONAL
E INTERNACIONAL - ECONOMIA
DEPORTES - CIENCIAS - ARTE



Ediciones

PUNTO final...!

DIRECCION:

Huérfanos 1011
Oficina 321

IMPRESORES:

Sociedad Impresora
"Horizonte" Ltda.
Lira 363.