



RECUPERACIÓN DEL CL "O'HIGGINS" EN LOS CANALES PATAGÓNICOS. 12 DE AGOSTO DE 1974

Douglas Ashcroft Sotomayor*

- Introducción.

En la Escuela Naval, el Teniente González Pacheco, quien falleció posteriormente en un accidente en la Base Antártica Arturo Prat, siempre nos repetía "si hay un privilegio en Chile, ése es ser Cadete Naval", ahora ya Contraalmirante puedo parafrasear su dicho y decir "si existe un privilegio en Chile, ése es ser o haber sido Oficial de Marina".

Como Ingeniero de Cargo del Crucero "O'Higgins", buque Insignia de la Escuadra en 1974, me siento en deuda con su tripulación, en especial la del Departamento del Ingeniero, porque nunca se ha descrito de primera mano, la inmensa tarea que esta esforzada dotación desarrolló para evitar que la Armada perdiera este buque, luego del grave accidente que tuvo en los Canales Patagónicos.

No puedo dejar de relatar lo que la Armada y sus hombres son capaces de hacer y han hecho en momentos de intensa crisis, incertidumbre y peligro como el que narro. Debo reconocer que la formación naval de oficiales y personal, le da a la Institución una de sus principales características operacionales: fortaleza ante lo imprevisto, espíritu de cuerpo, tenacidad ante la adversidad, fuertes lazos de unión entre Oficiales y Personal, ingenio para solucionar problemas, reciedumbre, entereza y capacidad de reacción para enfrentar lo que a otros, podría parecer imposible.

A propósito de "imposible", un hecho poco conocido: al preparar Lord T. A. Cochrane la Escuadra que iría con el Ejército Libertador del Perú, un Comandante le informó que le era imposible zarpar con los pertrechos que disponía, el Almirante junto con relevarlo del mando expresó "en el diccionario de la Armada de Chile queda eliminada la palabra imposible". Aunque este hecho es poco conocido, el concepto, junto a otros legados y tradiciones de la Marina inglesa, quedó como un sello en las tripulaciones de nuestros buques, y ha sido cumplido y mantenido en las innumerables misiones y acciones en que han participado los hombres formados en la Armada.

Siento la obligación de contarle a las nuevas generaciones de marinos, lo que lograron hacer otros, también marinos como ellos, hace ya muchos años, cuando el Crucero "O'Higgins" estuvo en peligro de perderse en los canales del Sur.

Habiendo sido en esa oportunidad el Ingeniero de Cargo del buque, estas líneas las escribo con la ayuda del Oficial de Propulsión. Motivado también por un Almirante, ex Jefe mío en ASMAR (M), que me hizo despertar el interés y la necesidad de relatar los hechos, contando con el apoyo de datos proporcionados por un Oficial Jefe y especialista en Salvataje, que concurrió a bordo junto a otros Ingenieros, para apoyar las labores de reparación de la avería sufrida por el buque.

* Contraalmirante ING. NV.

- **El Crucero "O'Higgins".**

Para quienes no conocieron los Cruceros "Prat" y "O'Higgins", describo sus características principales: eslora 600 pies, manga, 69 pies, desplazamiento 13.000 ton, calado 22,9 pies, dotación de guerra 1.000 hombres. Armamento principal 5 torres con 15 cañones de 6 pulgadas, 8 cañones de 5 pulgadas y armamento antiaéreo de 40 mm., estos buques participaron y fueron construidos para la 2° Guerra Mundial.

La Planta Propulsora, que se encontraba bajo la cubierta acorazada N° 3, tenía una potencia de 100.000 HP, distribuida en 4 turbinas a vapor, conectadas a través de una caja de reducción a cuatro ejes. 6 calderas de vapor saturado y dos de vapor sobrecalentado, separadas en 4 salones. Dos departamentos de máquinas, cada uno con dos turbinas en la planta alta y su maquinaria auxiliar en la planta baja. Para energía eléctrica principal, en cada departamento de máquinas habían dos turbo generadores de 500 KW cada uno.

Como emergencia tenía dos generadores diesel eléctricos en departamentos a proa y a popa de 250 KW y en los sollaos de oficiales dos grupos pequeños de 50 KW.

Bajo la sentina de los salones y departamentos de máquinas, se encontraban los estanques de agua de reserva y petróleo. Los costados del buque estaban protegidos por "voids", estanques vacíos y estancos, que además de mejorar la estabilidad del buque, lo protegían de averías en combate.

- **Los Acontecimientos.**

El agua estaba fría, helada, el ambiente, una oscuridad casi completa rota sólo por la débil luz de una moribunda linterna de combate. El nivel del agua nos llegaba casi a la rodilla, apretando contra nuestro cuerpo las botas de pescador sacadas de la Partida N° 5 de Control de Averías. Nos goteaba agua

con petróleo del piso de la Planta Alta, la que resbalaba por nuestras tenidas de agua y south west (gorros, sudeste).

Alguien ya se movía bajo el condensador de la Planta Auxiliar de los turbo generadores, el oficial que me acompañaba extrañado (porque se suponía que éramos los primeros en bajar), alumbrando el lugar preguntó ¿y Ud. que hace aquí? –mi Teniente, mire como quedó la Planta, llena de petróleo, y aquí ya estoy limpiándola. Era el Sargento a cargo de la Planta auxiliar.

Desde el primer momento, ése fue el espíritu, la tenacidad, y la entrega abnegada sin límites de la tripulación, que siguiendo las más valiosas tradiciones de la Armada, transformaron esta emergencia, en la oportunidad para mostrar las más caras virtudes de nuestra formación naval.

El Oficial de Propulsión a mi lado, iluminó la maquinaria de la planta baja de la Máquina de Proa, donde seguimos inspeccionando su estado. Poco se podía ver, la gruesa capa de petróleo que impregnaba el ambiente con su olor, también cubría todo el exterior de cada equipo que se iluminaba.

A medida que el nivel del agua disminuía imperceptiblemente, veíamos cómo todo, bombas de alimentación principal, de lubricación, extractoras, circuladoras principales, la caja de los condensadores, la planta auxiliar de los generadores 1 y 2, los instrumentos de control de los tableros,



Condensador cubierto con petróleo en Máquina de Proa.

todo iba quedando bajo la negra y espesa capa de petróleo crudo, que salió de sus estanques, bajo la presión del mar que había abierto parte de la sentina vaciándolos al departamento de máquinas.

Me miró el Oficial de Propulsión, y con su habitual sonrisa me dijo – oiga Jefe, esta sí que va a ser una buena pega, y mientras antes partamos, más luego llegamos a Talcahuano - en realidad le dije, vamos a necesitar de mucho esfuerzo para sacar esto adelante – de eso no se preocupe Jefe, Ud. sabe que a nosotros los "chanchos" nunca nos ha faltado la voluntad ni la capacidad para resolver estos problemas que nos llegan de arriba. La verdad es que al Oficial de Propulsión nunca le faltaba ni la voluntad, ni el esfuerzo para trabajar mano a mano, siempre con una actitud positiva y con la sonrisa en los labios, por muy grande que fueran los problemas que a diario enfrentábamos.

Efectivamente no iba a ser una tarea fácil, sobre todo había una incertidumbre técnica sobre el estado en que estaban las cuatro turbinas de 25.000 HP ya que, navegando a 120 RPM con vapor a 550 °F, fueron inundadas en minutos por agua de mar muy fría a menos de 6°C (normalmente el periodo de calentamiento y enfriamiento de las turbinas demoraba 4 horas, para evitar la deflexión del rotor y roce de paletas. Eso, y la resistencia del mamparo que separaba la Máquina de Proa (inundada) del salón 4 de calderas, eran algunas de las preocupaciones inmediatas que el Ingeniero de Cargo tenía en su mente.

Antes de bajar a la Planta Baja, habíamos inspeccionado la Planta Alta de la Máquina de Proa, desde donde se llevaba el control de propulsión del crucero, todo estaba cubierto con la espesa capa de petróleo, el tablero principal de propulsión y de distribución de poder eléctrico, los dos generadores de 500 KW, las turbinas principales y sus condensadores, es decir, todo cubierto de petróleo e inundado con agua de mar.

- **El Accidente.**

¿Qué había pasado? El buque insignia de la Escuadra, en su desplazamiento a ejercicios en el TOA, tocó fondo con una roca aguja no señalada en la carta, saliendo por el canal Smyth el día lunes 12 de agosto de 1974, a las 16:06 horas. Los buques navegaban en formación uno, el Crucero detrás del DDG "Williams".

¿Los daños?, el casco fue rasgado desde la cuaderna 70 a la 121, por el lado de babor, a una distancia de 1 a 2 pies de la línea de quilla, aproximadamente 64 mts. incluyendo la base completa de la pala del timón. Es decir, tomó todos los estanques de agua de reserva desde el Salón 2 al 4 y los de petróleo bajo los departamentos de máquinas, se inundaron estos dos departamentos, y el estanque de petróleo diesel a popa.

La presión ejercida por el mar, dado el calado del buque, contaminó y rebalsó los estanques de agua de reserva por sus tubos sondas, los que tuvieron que ser taponeados. Parte de la sentina de la Máquina de Proa cedió y permitió el ingreso de petróleo mezclado con agua de mar, la inundación de la Máquina de Popa fue más lenta y sin contaminación de petróleo, en todo caso ambas máquinas se inundaron en un lapso aproximado de dos horas, la reserva de petróleo para los dos generadores diesel de emergencia se contaminó con agua de mar.

Se inundaron 14 estanques entre agua de reserva y petróleo, y los dos departamentos de máquinas, embarcando aproximadamente 2100 ton de agua, produciendo a popa un aumento de calado de casi 5 pies y una escora a babor de 5°.

En resumen, la noche del día 12 de agosto, fue una noche negra. Estábamos sin vapor, energía eléctrica, calefacción, ni alumbrado. La inundación de los departamentos de máquinas controlada (sellados con sus tapas de combate superiores), pero con filtraciones hacia el Salón 4 de calderas, cuyo mamparo, el de mayor tamaño, controlaba con

dificultades el avance de la inundación hacia proa. Solo contábamos con los dos “Budás”, los pequeños generadores de 50 KW, los cuales se cablearon a un radar de navegación y a una bomba sumergible para achicar la sentina del Salón 4 que recibía las filtraciones desde la Máquina de Proa.

Ese día al ocaso, se hicieron infructuosos intentos para remolcar el buque a un lugar cercano y seguro, no alcanzándose el objetivo se debió fondear en el lugar.

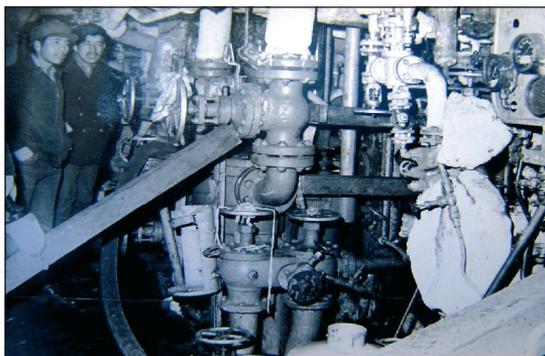
La noche del 12 de agosto, la pasamos fondeados con 9 paños, vientos de hasta 35 nudos a la salida del canal Smyth, cercanos a las islas Angelotti e isla Alfredo. Personal de cubierta en guardia de mar. Departamento de ingeniería en condición uno. El buque sin vapor ya se empezaba a enfriar.

- **El Salvamento.**

De inmediato se empezó, con un ahínco y voluntad digna de elogio, el apuntalamiento más crítico, el mamparo (de gran altura entre la cubierta 3, la sentina y de banda a banda) entre la Máquina de Proa y el Salón 4 de calderas que se veía claramente combado por la presión del mar y presentaba numerosas filtraciones. El trabajo en terreno lo tomó el Oficial de Control de Reparaciones y Averías (CRA) con el suboficial carpintero del buque, este viejo marino, trabajó personalmente más de 24 horas, hasta que quedó conforme con el entramado de su apuntalamiento,



Apuntalamiento mamparo Salón 4 de calderas.



Reforzamiento del apuntalamiento en el mamparo del Salón 4 de calderas.

luego de haber cortado más de 50 vigas de 4x4 pulgadas y otras tantas cuñas. Nuevas felicitaciones mi suboficial por ese trabajo en especial, y todos los otros que realizó con encomiable esfuerzo.

Sin embargo la inundación del salón continuaba, chorros de agua saltaban con fuerza desde el mamparo llegando a mojar el frente de las calderas, la mayoría por orificios de tornillos que faltaban en muchas abrazaderas de cables eléctricos a diferentes alturas, además de alguna que otra grieta entre las planchas del mamparo que la presión ya empezaba a soltar.

Y aquí una vez más el ingenio de un mecánico, que encaramado entre las cañerías, suprimía las muchas filtraciones por los orificios de tornillos faltantes. Al preguntarle qué estaba haciendo –contestó– Jefe le estoy poniendo palos de fósforos y como ve, así quedan estancos los hoyitos, en eso estuvo toda la noche.

El Comandante en Jefe a bordo y el Comandante del buque, llamaban continuamente al Ingeniero de Cargo la noche del 12 de agosto para conocer las condiciones de seguridad del buque, que les permitieran tomar decisiones acertadas y oportunas, ya que inicialmente se temía de su permanencia a flote si el mamparo del Salón 4 no aguantaba. Se les informó que lo más crítico era precisamente ese mamparo, que ya había sido rápidamente apuntalado de emergencia y después reforzado. Les preocupaba también

mantener la energía al radar de navegación, ya que a pesar de estar fondeados con 9 paños había mucho viento, cercanía a tierra y el buque borneaba continuamente; les aseguré que los "Budás" aguantarían. Esa noche nadie durmió.

Al día siguiente, se logró pasar remolque al DDG "Williams" y remolcar al crucero 52 millas hasta el Seno Unión, Bahía Año Nuevo, donde se fondeó a las 23:00 horas. Estábamos a 1018 millas de Talcahuano.

¿Qué teníamos por delante en Ingeniería? Los marinos que lean estas líneas, y más aún los especialistas (los "chanchos de máquinas"), deben ya tener una película más o menos clara: parchar 64 mts. de avería desde el exterior con cuñas, grasa de carnero y carbón vegetal, achicar los doble fondos inundados (estanques de agua de calderas), concretar con cemento y ripio la avería por el interior y luego apuntalarla (el espacio en los estanques averiados tenía una altura de 3.5 pies, lo que sumado a la estructura interior de los doble fondos, hicieron muy dificultoso el trabajo).

Lo anterior, con respecto a la avería. En paralelo había que enfrentar la tarea de achicar los departamentos de máquinas, limpiar exterior e interiormente las turbinas y equipos auxiliares, recuperar diversos motores eléctricos, obtener fuente de energía eléctrica y distribuirla, obtener agua para las calderas, limpiar todos los circuitos y carters del aceite contaminado incluyendo las 4 grandes cajas de reducción de las turbinas y llenarlos con aceite limpio, por citar algunos de los trabajos que enfrentamos.

No lo hicimos solos, lo hizo la Armada (por eso no cito nombres), movilizada por su Comandante en Jefe, el Comandante en Jefe de la 3ª Zona Naval, el Comandante en Jefe de la Escuadra y el Comandante del buque, quienes dispusieron y coordinaron el mayor apoyo logístico que me tocó ver en mi carrera naval. Junto con el apoyo de oficiales especialistas en salva-



Escotilla alta Máquina de Proa abierta para iniciar achique.

taje y construcción naval que llegaron a bordo a contar del día 17 de agosto, se recibieron todos los insumos necesarios para terminar con éxito tamaña tarea. En un determinado momento, pude contar 13 buques fondeados en Bahía Año Nuevo, todos con pertrechos y apoyo para la recuperación del crucero. De estos buques, debo hacer un especial reconocimiento a la abnegada labor del viejo remolcador "Colo Colo", cuyo Comandante especialista en Aviación Naval, nos proveyó de agua, tanta agua como se lo requerimos, la que logró traer en innumerables viajes desde una cascada cercana en la costa, donde se atracaba y dificultosamente la recibía en sus estanques a través de embudos hechos con lona.

Esta agua era para nosotros un líquido precioso, pues no existía a bordo. La usamos como agua potable, como agua para las calderas y para "lavar" interiormente las turbinas, entre otras cosas.

Empezaron a recibirse a bordo los equipos, personal y materiales necesarios. Llegaron 31 buzos de salvataje y 25 buzos tácticos, se desembarcó todo el personal no necesario para las faenas, dejando sí a todo el personal del Departamento del Ingeniero a bordo. Llegaron decenas de tambores de aceite y de diluyente de petróleo, cemento, arena, ripio, grasa de carnero, carbón vegetal, cuñas de madera, sacos de waipe y trapo, botoneras para producir la mezcla de concreto que era fabricada en toldilla y llevada por una cadena de baldes hasta los doble fondos.

Aquí debo hacer un paréntesis. El trabajo en los doble fondos los hizo personal muy dedicado de ASMAR (M.) y debo agregar, sacrificado, todos teníamos mucho frío, era agosto y el buque

se había helado, pero en el reducido espacio de los doble fondos con el casco en contacto directo con el mar, el frío era mucho más intenso, ahí trabajaba a cargo un albañil de ASMAR (M.), que después conocí mejor en 1976 cuando fui Jefe de Producción de la Planta en Punta Arenas, nunca supe su nombre porque todos le decíamos "Tun Tun", era un gordo chico de excelente voluntad y de esos siempre listos para cualquier trabajo con la sonrisa en la boca, también a ti "Tun Tun" un nuevo agradecimiento, todos nos preguntábamos "¿cómo cabe este gordo en los doble fondos?".

De ASMAR (T.) llegó un grupo eléctrico de 500 KW que se instaló en el hangar, llegaron bombas de 2" y 6" de las Partidas de Salvataje de la 3° y 2° Zonas Navales.

Una vez terminada de taponear la avería por el exterior y confirmado en los doble fondos de calderas que las filtraciones estaban controladas, se abrió la tapa de combate de la Máquina de Proa.

Para achicar al mar, se decidió abrir el costado del buque a la altura de la salida de esa máquina para descarga de los chorizos de 6", reduciendo la contrapresión de descarga, y se introdujeron los chorizos de aspiración de la bomba P-600 para iniciar el achique del departamento. Esta labor se hizo en paralelo en la Máquina de Popa.

Los detalles domésticos son largos de relatar y complejos, pero influían por cierto en el ánimo de todos los que trabajaban más de 12 horas diarias. El Departamento del Ingeniero, pasadas las primeras 24 horas críticas, se organizó en partidas y dos turnos para enfrentar cada tarea trabajando las 24 horas del día, considerando la normal organización por cargos. Pero lo doméstico había que solucionarlo, no había agua caliente ni ducha, calefacción, comida, pan, café caliente, nada, un buque a vapor, sin vapor es un buque muerto. El mando dispuso tener siempre atracado al costado

un buque de apoyo para cubrir todo lo referente a las necesidades domésticas, las que se iban solucionando por turnos.

Las llamadas del CJE (especialista en submarinos como el Ingeniero de Cargo) y del Comandante, eran continuas para conocer el avance de las tareas, las dificultades y necesidades que había que solucionar; a ambos Jefes les debo agradecer la confianza que depositaron en los oficiales y personal del departamento, cuya capacidad para salir adelante nunca fue puesta en duda, siempre respaldaron las alternativas de solución que se les presentaban, y además, respaldaron y confiaron en decisiones trascendentales que debieron tomarse para llevar adelante el proceso de recuperación del crucero. Su ejemplo de permanecer a bordo, habiéndose desembarcado la mayor parte del personal y oficiales de la Insignia a la comodidad de un buque operativo, siempre fue un motivador aliado para todos nosotros.

También tengo en la memoria y hago un reconocimiento al esforzado personal de cubierta que se dejó a bordo, y que con tanto esfuerzo y compromiso nos apoyó en todo lo que fue el proceso de reparar la avería, amasando el carbón vegetal con la grasa de carnero, efectuando las maniobras de recepción de equipos y materiales, ayudando a hacer la mezcla de concreto, realizando su traslado a través de una cadena de baldes



Bomba P-600 achicando de la Máquina de Proa y descargando al costado.

hasta la entrada a los doble fondos, apoyando la faena de los buzos que debían taponear por el exterior la brecha en el casco, en fin, a bordo en todas las áreas se comprobaba la entereza de una tripulación comprometida con su buque averiado.

- Recuperación de la Propulsión.

Una vez achicados los dos departamentos de máquinas, empezó el trabajo de recuperación de equipos.

Usando cables de distribución eléctrica de emergencia (casualty power) desde el grupo electrógeno en el hangar, se alimentaron sólo circuitos indispensables de alumbrado, radar de navegación, girocompás y de máquinas.

Se inició con diluyente, waípe y trapos, la limpieza exterior de la maquinaria, cables, tableros y manómetros. Labor penosa, difícil y en condiciones de extremo frío, debiendo usarse ropa gruesa y de agua para evitar la contaminación con petróleo, los problemas aumentaron cuando se acababan los elementos, y el personal empezaba a recurrir a mezclillas viejas, toallas y otros trapos (no siempre de ellos) para continuar el trabajo.

¿Y las turbinas? ¿Qué había pasado con ellas?, esa era una de las importantes incógnitas que preocupaban hasta al CJE. Recordemos que el calentamiento y enfriamiento duraba 4 horas con las turbinas girando con un pequeño motor eléctrico, "el virador", que ahora estaba mojado con agua de mar y con petróleo ¿qué hacer con esos 4 motores indispensables para virarlas? Bajé a verlos y eran una maza llena de petróleo –nuevamente el Oficial de Propulsión me propuso– "con diluyente les sacamos el petróleo, los lavamos con agua del "Colo Colo", los metemos al horno del panadero y listo", poco convencido en mi interior, motivé la ingeniosa maniobra (no habiendo otra alternativa) diciéndole –perfecto– ¡buena idea hagámoslo!

Se puso un equipo de electricistas a hacer el experimento, y luego de varios días, pruebas, lavados, secados, y horneadas, quedaron con un aislamiento aceptable e instalados nuevamente.

¿Y cómo lavamos las turbinas?, estaban llenas de agua salada, (incluyendo sus sistemas de lubricación) –nuevamente surgió la idea– "pues con el agua

de la cascada que trae el "Colo Colo"- y así se hizo. Se levantó presión en una caldera para alimentar la bomba de alimentación de emergencia (BAE), con esta bomba se llenó otra caldera con el agua de la cascada hasta rebalsarla por el circuito principal de vapor hacia la turbina, se alineó el circuito, se abrió la válvula de dar adelante, y desde la caldera se bombeó agua dulce (en vez de vapor) a la turbina N°1, la que luego caía a su condensador. La operación se repitió varias veces, hasta que estimamos que estaba más o menos limpia, operación que se repitió en las 4 turbinas.

¿Y como las vamos a virar si no tenemos aceite en los descansos y todos los circuitos están contaminados? Ahí empezó el difícil y complejo trabajo de limpiar las cajas de reducción, sacar todo el aceite emulsionado con agua de mar y limpiar las cajas (que hacían el papel de carters), destapar todos los descansos de las 4 turbinas para limpiarlos con aceite limpio, y recircular aceite limpio en el circuito, con las bombas de lubricación eléctricas, a las cuales se les conectó poder de emergencia.



Mecánico en limpieza de circuitos de aceite.

Debo agregar que todos estos trabajos, además de hacerlos bajo un intenso frío, semi iluminados, el ambiente en los departamentos de máquinas, especialmente el de proa, estaba húmedo, goteaba el agua del techo y el olor a petróleo era muy

fuerte, así que había que trabajar abrigado y con ropa de agua para no terminar empapados.

El diesel de emergencia de popa, luego de intentar echarlo a andar, estando el DO contaminado, falló. Para usar el diesel de proa, se destapó un

“void” (estanques vacíos del costado) cercano a su ubicación transformándolo en estanque de fortuna, y con mangueras se llenó de DO entregado por el AO “Araucano” atracado al costado, y desde ahí se alimentó el estanque de servicio del diesel, obteniendo así poder especialmente para el Puente de Mando.

No teníamos agua de reserva para las calderas, sólo la entregada por el Remolcador “Colo Colo”, con esa agua llenamos los estanques no averiados y todas las calderas. Se levantó presión en la caldera N°5 del Salón N°3 y se empezó a calentar el circuito de vapor principal. A todo esto las máquinas auxiliares, como: circuladoras principales, extractoras, y bombas de alimentación principal en las máquinas, se habían sometido al mismo minucioso proceso de lavado de sus carter, descansos y circuitos de aceite.

Ya con vapor llegando a los departamentos de máquinas, estos equipos fueron probados uno a uno para conocer su estado, lo que hasta el momento estaba dando buen resultado, para luego poder incluirlos en el sistema cerrado de propulsión.

En eso estábamos cuando llegó a la máquina el Director de Ingeniería de la Armada, vestido con ropa de agua (todavía el ambiente era muy húmedo y goteaba agua con petróleo), a quien se le informó que empezaríamos el calentamiento de



Mecánicos con la tenida normal de trabajo para protegerse del frío y goteo de petróleo.

la turbina N°1 una vez levantado vacío en su condensador. Se conectaron las bombas de lubricación y el “virador” empezó a girar lentamente el rotor de la turbina. El Oficial de Propulsión se había agenciado en la enfermería dos “estetoscopios” y ambos escuchábamos atentamente

cualquier ruido producido por roce interior, colocando el sensor en diferentes partes del cuerpo de la turbina.

Nos interrogamos con la mirada, si uno o el otro habíamos escuchado algo, nada, todo estaba normal y el virador trabajaba cómodo, nada se notaba forzado, lo que no dejó de causarnos sorpresa y asombro. Apreciando la situación, se abrió la válvula de calentamiento empezando a calentarse el rotor y a cerrar así el ciclo de propulsión para esa turbina.

El día 27 de agosto, el Teniente Guillermo Arriagada S., bajó al mediodía a bucear solo, y lamentablemente luego de un tiempo, se perdió su rastro. Al no regresar fue buscado intensamente por partidas de buzos, embarcaciones y helicópteros sin resultado, después de días de búsqueda, tuvo que darse por perdido, lo que sin duda fue un golpe y una lamentable pérdida para todos nosotros.

El trabajo hecho con la turbina N°1 se repitió con igual éxito en las otras tres, quedando ya el crucero con la posibilidad de usar sus propias máquinas, lo que fue informado al Comandante el día martes 3 de septiembre, a 23 días de la avería.

El mando coordinó el desplazamiento al Norte para el día 7 de ese mes. A las 08:00 horas se inició el calentamiento de máquinas con la caldera 5, encendiendo también las calderas 3 y 4. El buque empezó a dar avante al mediodía con los ejes de proa. Por precaución a la 14:00 horas se pasó remolque al ATF “Aldea” y se navegó el Golfo Trinidad para salir al Océano. A las 14:00 hora del día domingo 8 de septiembre se largó el remolque y siguió con propulsión propia a 120 RPM.

- **La Navegación de Regreso.**

Creo conveniente describir el ambiente que debió soportarse en los departamentos de propulsión del buque durante la navegación de regreso a Talcahuano.

Todo el poder eléctrico se generaba con el Diesel de emergencia y el Grupo generador de 500 KW del hangar,

a través de cables de emergencia. La potencia generada era solo suficiente para alumbrado y equipos de navegación (incluyendo el servomotor), pero no era suficiente para todos los equipos de Propulsión.

Los salones de calderas en servicio tenían sus ventiladores a vapor operativos, sin embargo los ventiladores de los departamentos de máquinas no podían operar ya que necesitaban poder eléctrico, con el cual no contábamos. Esto hizo subir la temperatura en esos departamentos sobre 38 grados C°, con un ambiente húmedo con olor y vapores de petróleo, generado por el calentamiento de los forros de aislamiento térmico de máquinas y cañerías que estaban impregnados de agua de mar y petróleo, lo que obligó a cambiar los turnos de guardia de 4 a 2 horas cada uno.

Además, se hizo necesario manejar todo el sistema propulsor con su maquinaria principal, descartando el sistema auxiliar eléctrico, sin contar con maquinaria alternativa en caso de fallas.

El crucero entró navegando con sus cuatro máquinas a la Base Naval de Talcahuano en la tarde del día miércoles 11 de septiembre de 1974; luego de 31 días del accidente, con el CJE y toda una tripulación, orgullosa de haber cumplido con su deber pese a todas las dificultades que generó la gran avería sufrida por el buque en los Canales Patagónicos a más de 1.000 millas de su base.

Esta narración, muestra las más caras virtudes que nos ha inculcado nuestra Armada, la excelente formación de Oficiales y Personal, su valioso espíritu de superación, su capacidad para enfrentar crisis, los fuertes lazos de unión entre las tripulaciones, el respeto y disciplina que rige en los buques, en fin, nos confirma ser una pequeña pero gran y poderosa Marina de Guerra.

La narración no contiene nombres, porque hay un solo nombre que hizo posible esta verdadera hazaña: La Armada de Chile.

Parafraseando lo dicho por un Almirante, también diría "Yo volvería a ser Marino".

* * *

