



POR JUAN IGNACIO ORTIZ REYES
FOTOS DE CARLOS ALARCÓN DUARTE

Resulta difícil comprender cómo la resiliencia acompaña, levanta y les da tanta fortaleza a los habitantes de Constitución. Sí, porque “La Perla del Maule” debe ser una de las ciudades de Chile que ha sido más afectada por catástrofes naturales, incendios, tragedias y pérdidas de vidas.

En la memoria reciente, de hace menos de dos décadas, está el terremoto del 27 de febrero de 2010, con posterior tsunami, que causó daños significativos y que costó la vida de 50 personas de las 525 víctimas fatales que hubo a nivel país.

El tsunami fue especialmente fuerte en Constitución, debido a un fenómeno de resonancia que amplificó la llegada de las olas a la costa. La ciudad se vio afectada por la relocalización de habitantes, especialmente de La Poza, lo que fracturó el tejido social.

Años más tarde, en 2017, un dantesco incendio forestal arrasó con el pueblo de Santa Olga, de la misma comuna costina y destruyó más de mil viviendas en solo cuatro horas.

En 2023, el desborde del río Maule dejó bajo el agua a Constitución, lo que provocó que muchas familias vieran sus viviendas fuertemente afectadas.

Y desde la pasada madrugada del domingo 30 de marzo, muchas familias no pueden conciliar el sueño, porque permanecen desaparecidos siete pescadores de la lancha Bruma, que fueron violentamente colisionados por el buque pesquero Cobra.

Han sido angustiosos 70 días. Y en ellos, quien ha salido a contener a los apesadumbrados familiares y a hablar públicamente ante autoridades, fiscales y los medios de comunicación ha sido la presidenta de los Bacaladeros del Maule, Claudia Urrutia.

Ella es quien carga con toda la pena de muchos y sin embargo se sigue amaneciendo para estudiar las leyes marítimas y conoce muy bien del trabajo en el mar, porque ahí se crió, en la desembocadura del río Maule entrando al Océano Pacífico.

Claudia, ¿por qué los familiares de los pescadores recurrieron a usted?

“Mira, se da una cosa muy natural. Yo soy presidenta de la Asociación Gremial Bacaladera, donde José Luis Medel González es armador. Él es uno de los socios fundadores. Él ocupó el cargo de tesoroero. Yo era secretaria, cuando él era tesoroero. Por mucho tiempo José Luis colaboró en parte del directorio. Lo que hacemos en el gremio no es solo velar por los intereses de los socios, sino que por toda la caleta. No tenemos distinción entre armadores, patronos, tripulantes, carpinteros de ribera u otros. Con José Luis Medel me une una amistad desde el colegio. Yo era muy amiga de su señora. Nos sentábamos juntas en clases. Entonces, cuando ocurre la notificación, ya por el tema de cómo funcionamos como gremio, porque tenemos una secretaria en el muelle, que ella está coordinando todas las actividades de desembarcar, de hacer la documentación de los zarpes, qué es lo que están haciendo, cómo lo están haciendo, cómo va la captura, cuándo se producen los cierres de cuota, etcétera. Me llaman y me dicen, oye Claudia, ¿sabes qué? La lancha no contesta”.

Y ¿qué ocurre en las siguientes horas?

“Uno de los capitanes, que también pertenece a nuestro gremio, de la embarcación Lucas, don Pedro Díaz, se comunica conmigo muy temprano en la mañana, a las 10 (del domingo 30 de marzo). Me llama y me

CLAUDIA URRUTIA, VOCERA DE FAMILIARES DE PESCADORES DESAPARECIDOS EN TRAGEDIA DE LA BRUMA:

“Me advirtieron que Blumar financió campañas políticas y que almirantes terminan trabajando en esa empresa”

• La presidenta de la Asociación de Bacaladeros del Maule hace duras críticas a la Fiscalía, por la investigación del accidente marítimo en que el buque de pesca industrial Cobra colisionó a la lancha Bruma, de Constitución.

dice, Claudia, José Luis no contesta, lo están llamando por radio desde la Armada. De ahí lo que hacemos es el procedimiento de comunicarnos con Cunlogan, para saber dónde estaba la lancha y cuál era su última posición”.

La tripulación de la Bruma conocía muy bien la ruta bacaladera, incluso lejos de las costas del Maule...

“Haber, déjame decirte. José Luis Medel, desde niño... Ya. ...que se embarcaba. O sea, para él, el tema de respirar o navegar es tan natural, lo mismo que para su hijo o esa misma tripulación. Por eso señalo, los bacaladeros o albaceros, porque también se dedican a la albacora, trabajamos por fuera de las 200 millas. Las lanchas en el Maule antiguamente llegaban a Juan Fernández. Seiscientas millas fuera de la costa. Entonces, si hay alguien que conoce el mar, estamos hablando de esta flota, porque la recorren de punta a punta. Tú no pasas los temporales a la orilla escondido, no, tú pasas los temporales adentro. Con olas de siete metros, ocho metros, eso es habitual”.

Y ese domingo, cuando a usted se le informa de esto, ¿había esperanzas de que ellos pudieran haber sobrevivido?

“Esa lancha estaba fondeada dentro de las 5 millas que están exclusivamente para la pesca artesanal. Los procedimientos se señalan cuando tú estableces fondeo. Fondeo significa que tú te vas a detener. Detenerse es por varias causas. Por ejemplo, si tú vas a comer, te tienes que detener. Entonces, para eso, los procedimientos te dicen, tú prendes luz de tope y colocas la demarcación. Punto. La acción de fondeo tiene múltiples causas. Y fondeo se denomina el hecho de estacionarse. En el caso de José Luis Medel, él tenía el ancla ahí, porque permanentemente, cada vez que hay una condición adversa por seguridad, él salía de la zona de pesca y se iba a la cuadra donde está frente a la Isla Santa María. Dentro del área de las cinco millas que corresponden a la pesca artesanal”.

Y cuando sabes tú, ¿qué es lo primero que se te viene a la cabeza si ellos estaban fondeados ahí? ¿Por qué no tenían contacto?

“Lo primero que a nosotros se nos ocurrió que una ola podría haber mojado los equipos. Al mojar los equipos, ¿cierto? Si es una ola grande, ¿cierto? Se apagan los equipos, por lo tanto, uno podría decir que es lo normal que pudiese ocurrir. Que hubiesen quedado sin energía. Es la falla, lo que uno primero piensa. Entonces lo que ocurrió ahí fue que las embarcaciones que estaban en esa cuadra artesanal se pusieron al tiro a buscarla. Por eso que nosotros transmitimos cuál era la posición que era conocida de parte de la Bruma para que la fueran a buscar. Y en esas acudieron dos embarcaciones. Inmediatamente. Cuando no las encontraron en su posición, entonces dijeron, haber, algo no está bien. Algo no está bien. Claro. Entonces ahí volvimos a comunicarnos con Cunlogan y nos tiró otro punteo, que era hacia el lado sur de Isla Santa María. Entonces partió una embarcación, el Laureano V, a buscarla. Pero como pasaban las horas y resulta que la respuesta a las 12 no estaba la lancha, llegaron al punto y no estaba la embarcación, la siguieron buscando y no

• “Entonces cuando me muestran un diente en un tarro de jurel, eso fue lo que a lo mejor podíamos encontrar. Y eso es lo que andaba buscando, una uña”, dice con la voz quebrada por la angustia.

estaba la lancha, entonces resulta que ahí otro dirigente que estaba en San Javier, Letelier me llama y me dice, Claudia, algo malo pasa porque José Luis, que contesta siempre el teléfono, no está contestando. Porque esa lancha tiene antena Starlink. Y no contestaba el WhatsApp. Y los WhatsApp no le entraban. Llamamos a la ‘Catita’, que es su hija, y me dice Claudia, hay desconexión alrededor de las 2, 3 de la mañana, se desconecta la antena, sin energía. Ah, entonces algo ocurrió. Entonces ahí fuimos a la Capitanía de Puerto cerca de las 12 del día que se estaba produciendo esa cuestión. Nos dicen esperen, yo le digo, yo no me muevo de aquí mientras que usted no me redacte y me deje la constancia que yo le estoy diciendo que esa lancha está desaparecida. Nos dejaron esperando afuera de la Capitanía de Puerto Constitución”.

Y ¿qué más pidieron ustedes?

“Obligar a que la Armada saliera a buscarla. Entonces, llaman de Coronel nuevamente a Catalina y Catalina le dice ¡Tome! Ahí está el teléfono, comuníquense entre ustedes. Nosotros le estamos diciendo que está desaparecida. Por lo tanto, necesito que saquen todos los elementos que tiene la Armada para salir a buscarla, porque esa lancha está desaparecida. A eso de las 4 de la tarde nos llega información a través del WhatsApp de que la embarcación Recoleta de pabellón argentino, barco mercante, había avistado la Bruma. Antes de las 5 de la tarde la embarcación Lucas ya la había encontrado y estaba partida. Yo estaba en Constitución en ese momento y a mí me llega la primera imagen de la Bruma partida”.

Y ahí, ¿la esperanza de encontrarlos con vida se desvanece?

“No. Porque resulta que en la fotografía aérea no estaba la balsa. Y con José Luis Medel hicimos el curso de primeros auxilios, de cómo tirarse. Lo hicimos con Enrique Candia, gerente de Prevención de Riesgos de Celulosa Arauco y Constitución. Yo trabajaba con don Enrique. Él fue comandante. Si hay algo que nos entrenaba a nosotros don Enrique era precisamente para actuar con prevención. Hicimos los cursos. Este hombre sabía cómo tenía que actuar. Si tenía el tiempo, sabía lo que tenía que hacer”.

Había esperanza...

“La esperanza estaba en que... Al no estar la balsa, pensábamos que estaban vivos. Y que podían llegar a la Santa María, por ejemplo. Teníamos plena certeza que, si no estaba la balsa, estaban los chiquillos ahí. Y por el grado de rapidez, por el grado de rapidez de la reacción que ya estaba encontrada la mitad de la embarcación, sabíamos que habían sido colisionados”.

Cuando ustedes saben, ese mismo domingo en la tarde, de la colisión, empiezan a averiguar ¿qué ruta? ¿Quién transitó por la ruta? ¿Qué barco?

“Claro. Dentro de esos minutos, la Armada nos informa de que están siendo investigados cuatro embarcaciones. No sabíamos cuáles tenían tránsito por ahí. No sabíamos la forma de la colisión. No teníamos claro. Solo andábamos buscando a los muchachos. Sus compañeros desesperados.

Los que estaban cerca del punto de colisión salieron inmediatamente a buscarlos. Dejaron abandonadas las tiras. Porque los minutos son importantes cuando hay un accidente. Porque el agua genera que tú falleces por hipotermia, no por ahogamiento’.

¿Y cuándo se sabe que está involucrado el Cobra de la empresa Blumar?

“Ahí la Armada no quería informar. Estaba llamando a las embarcaciones a tierra. Estaba en un proceso de investigación. Recién me vine yo a informar del 2 al día 3 de abril, cuando el Servicio Nacional de Pesca publica los tracks de navegación de todas las embarcaciones. Como el Bacalao está sujeto al funcionamiento del posat, todos los barcos industriales están obligados a tener posat, toda embarcación sobre 15 metros está obligada a tener posat. El Servicio Nacional lo sube a su sistema. Y yo ingreso al sistema a las 4 y media de la mañana del 3 de abril a revisar los tracks de navegación y me doy cuenta. Ahí teníamos información preliminar. Pero esa noche, esa madrugada, me doy cuenta de que la única embarcación que era consistente en espacio, velocidad, dirección, rumbo con la posición que me había entregado Cunlogan el día 30, donde podría estar esa embarcación, la única, la única que reunía todas las condiciones de colisión era el Cobra. Y ahí yo genero un video en esa madrugada antes de las 7 de la mañana de cómo se sacan los datos de transmisión, qué embarcación era, porque mis análisis señalaban el hecho de que había sido colisionada y eso los lanzo a las redes sociales que a las 8 de la mañana ya era conocida que era la Cobra de Blumar y ahí la autoridad marítima, tanto Sernapesca como la Armada, salen a confirmar que era el Cobra”.

¿Y Blumar qué dice ahí?

“Los días anteriores ya se había hecho el tema de que se estaban haciendo la toma de muestras de las pinturas de las cuatro embarcaciones, no de una, de las cuatro. El fiscal marítimo ya estaba tomando las declaraciones para las cuatro embarcaciones, no de una. Ahí es donde sale la primera declaración de (Gerardo) Balbontín, (gerente general de Blumar) diciendo que ellos iban a poner la máxima disposición. Después, los días siguientes de que sus tripulantes le habían señalado que ellos no habían colisionado absolutamente nada, que no habían escuchado absolutamente nada. Los siguientes días que habían escuchado un ruido interior. Después ya no habla más Balbontín, ni tampoco la gerencia o alguien de la empresa Blumar, sino que sale directamente el abogado Alejandro Espinoza”.

Y en esos mismos días ocurre la desaparición de Juan Sanhueza, el vigía del Cobra...

“El mismo día. El día viernes. Se conoce públicamente, todos los noticieros, porque el mismo hijo de Juan Sanhueza dice que su padre está desaparecido y presenta una denuncia por presunta desgracia ante Carabineros. Así tal cual”.

¿Qué piensan ustedes cuando desaparece Sanhueza?

“Fijate que en Canal 13 yo estaba en vivo y me muestran la imagen del bus. Cuando se sube Juan Sanhueza, en el mismo día desaparecido. Y se cambia de asiento. Estuve a punto de ponerme a llorar”.

¿Qué sentimiento tuvo ahí?

“Yo uso lentes de contactos. Y fijate que en ese momento no veía casi nada, porque se me empañaba la vista por el nivel. Mira, hay una cosa que se llama comunicación no verbal. Sí. Lo que me transmitió ese hombre al verlo en el video fue pura angustia. Me dieron puras ganas de llorar. Está grabado incluso, porque en verdad uno no puede disimular lo que uno siente. Cuando el hijo sale diciendo que pucha está su papá perdido. Después Blumar diciendo que ese era el vigía, así como tan sueltos de cuerpo. Tan sueltos de cuerpos. Entonces uno empieza a cuestionarse si hay humanidad”.

Debe haber sido de los momentos más duros de toda esta tragedia....

“Uno empieza a cuestionarse si fue un accidente. Por la forma de actuar, por la forma de decir, por la forma de expresar. Cuando después nos citan y nos muestra la balsa sin abrir. Flotando. Ahí nos costó salir de esa sala. Y nos costó salir de esa sala porque se nos desmayaron los familiares. Ahí ya era el sentimiento de que... Ya no había vida. Ya no había vida”.

Y ahí coincide plenamente con la fecha en que se encuentra el cuerpo de Sanhueza...

“¿Te recuerdas las imágenes vistas en la micro? Había personas que decían que Blumar actuó de tal y tal manera”.

¿Usted fue a conocer el Cobra?

“El 2 de abril fui a conocer el Cobra”.

Y ahí ¿no se fija que había rastros en la proa?

“Sí”.

Y ¿por qué nadie lo dijo en ese momento?

“Es que esas son cosas que tienen que ver con el proceso de investigación que yo no entiendo. Ya. Hay cosas ahí que yo no entiendo”.



Claudia Urrutia,
vocera de las
familias de los
pescadores
desaparecidos en
la tragedia de la
Bruma, estuvo
en el diario
La Prensa y fue
entrevistada por el
editor regional,
Juan Ignacio Ortiz.

¿Por qué se demoró tanto la Armada en decir que era el Cobra?

“¿Por qué el Servicio Nacional de Pesca que ya había revisado los datos y por eso se presenta también el tema de la querrela desde el ministerio nuevo (de Seguridad), recién creado? Son cuestiones que uno no entiende y que ya con el paso de los días después uno empieza a analizar, quizás. En cuáles son las facultades que tiene el servicio que sí, que no. Y también pasa que un dirigente, don Juan Rojas, que está enfermo de cáncer me llama una noche. Yo no lo conozco a él personalmente, pero por un amigo en común, y desesperado en la madrugada cuando antes yo de sacar el video del 2 para el 3, me llama y me dice señorita Claudia, me dice ¿Usted sabe dónde está? No, le digo, yo no tengo idea. Usted está en aguas muy tenebrosas. ¿Sabía usted que la mayoría de los almirantes y contraalmirantes de la Armada terminan trabajando para esa empresa? No, ni idea. ¿Sabía usted que muchas de las campañas políticas que tienen nuestros senadores actuales han sido financiadas por Blumar? No, ni idea. ¿Sabía usted quién se está sacando la foto al lado suyo? ¿Sabía usted que el alcalde de Talcahuano, hijo de Gastón Saavedra, ha sido financiado por la empresa Blumar en su campaña? No, ni idea, le digo. ¿Sabía usted que la fiscal (Marcela) Cartagena es muy amiga y comadre del abogado que representa a Blumar, Alejandro Espinoza? No. Entonces, cuidado, me dice, tenga cuidado, que lo que dice, que lo que vea. Él me advirtió que Blumar financió campañas políticas y que almirantes terminan trabajando en esa empresa”.

¿El vigía Juan Sanhueza se llevó verdades?

“No lo sé. No sé si Sanhueza alcanzó a declarar frente al fiscal marítimo, si declaró frente a la PDI, si conversó con su hijo, si habló con sus compañeros”.

¿Por qué Sanhueza se quita de la vida?

“Es que eso no se sabe tampoco. Si fue silenciado o si fue suicidio. Estamos en un proceso de investigación. Pero señalando más o menos lo que te dice esta otra persona, ¿da como para pensar mal de Blumar respecto de Sanhueza? Fijate que días después un periodista me informa de que hay otro accidente en el barco Cobra. Del 2009. Con el mismo capitán: Sergio Andrade. Ahí yo tengo acceso a leer lo que dijo el tribunal de Talcahuano. Bueno, aquí hay cosas que sí coinciden. Mismo gerente: (Gerardo) Balbontín. Mismo capitán: (Roberto) Mansilla. Uno piensa, misma tripulación. No, no es la misma tripulación. ¿Los vigías? No, los cambiaron a todos. Claro. Mismo jefe de flota. Que hoy está en el Consejo Nacional de Pesca. Entonces sí me coincide lo que me están advirtiendo. Y cuando uno ve en las declaraciones... Me lo había advertido Juan. Él no tiene nada que ganar ni que perder hoy. Ese hombre me habló desde el corazón, desde su cama, agonizante. Por sus palabras, confío en él. Fijate. Cuando Sanhueza fallece, lo encuentran en esa misma semana. Incluso familiares de Sanhueza habían señalado que temían por la vida de él porque podía haber un pacto de silencio”.

¿Cree que hubo pacto de silencio en la tripulación del Cobra?

“Hasta el minuto lo que hemos visto todo indica que sí. ¿Y sabes por qué? Porque en la causa del 2009, que finalmente termina el 2013, ya, que el tribunal de Talcahuano declara culpable a Blumar por abandono de asistencia, de ayuda médica y que además indica que modificó, adulteró las pruebas. Cuando uno revisa el documento y el señor Mansilla dice ser amigo, amigo de Andrade. Sí. Trabajaba con él y no le prestó auxilio. Lo tuvo agonizando. Cuando más encima dice que ni siquiera tenían botiquín, no tenían paramédicos, que a nosotros en las lanchas los tenemos full. Que en lugar de bajar ese hombre en Ancud toma la decisión de llevarlo a Corral retrasando el desembarque. Únicamente en Corral, porque en Corral tienen los muelles donde

hacen la mantención Blumar. Donde hubo comunicación con el jefe de flota que hoy forma parte del Consejo Nacional de Pesca. Entonces, cuando uno se da cuenta que no hay humanidad, porque parte de la tripulación dice que fue tratado y lo tiraron cual saco de papa a la camioneta de la Armada, que ni siquiera fue capaz de coordinar la ambulancia para bajar a una persona. ¿Van a tener algún tipo de consideración por un pescador artesanal? No. No hay humanidad en eso”.

¿Y las pericias? ¿Por qué han demorado tanto?

“Bueno, eso le tenemos que preguntar a la fiscal Cartagena”.

¿Qué opinión tiene usted de la fiscal Cartagena?

“A mí no me han hablado nada bien de la fiscal Cartagena”.

Claudia, ya hay una claridad de que el Cobra colisionó a la Bruma. Eso está acreditado....

“Eso está acreditado, no solo por los tracks de navegación. El match de las pinturas, el match de los cordeles. La defensa de Blumar está tratando -en su estrategia- de endosar responsabilidad a la tripulación de la Bruma, que habría actuado de mala forma. Nosotros tenemos las pruebas para decir que se cumplió absolutamente con toda la normativa vigente”.

¿Usted cree que hay poderes fácticos favoreciendo a Blumar para retrasar la investigación y un juicio final?

“Sí, hay poderes fácticos que están relacionados con este, sí. La Fiscalía no está cumpliendo con su deber”.

¿Confían en aquellos diputados que integran la comisión investigadora teniendo antecedentes de que Blumar habría financiado campañas políticas?

“Es que las pruebas van a ser tan contundentes, tan contundentes, que es como nosotros hablamos, como el gremio Bacaladero y mi persona habla, que no te va a dejar opción de querer tergiversar, moldear, ladear, torcer, obstaculizar. Son tan contundentes que no queda opción”.

En el momento de la colisión, Claudia, en la Bruma más de algún pescador puede haber estado despierto...

“Sí tú me preguntas qué es lo que estaban haciendo, me lo preguntó el abogado de la familia. Sí. Me lo preguntó la familia. Cuando yo le mostré los videos, no la fotografía de qué fue lo que encontró la empresa Underdeep, sino que los videos. Nosotros no le hemos ocultado nada. Ni lo vamos a hacer. Porque ocultar”.

A usted se le advirtió que era muy probable que se encontraran pedazos de los cuerpos de los tripulantes y suena bastante duro...

“No, a nosotros no nos advirtieron, nosotros nos dimos cuenta solos. Los capitanes que estuvieron ahí estaban llanos y se habían dado cuenta del nivel de destrozo. Cuando llegó la Bruma y la vimos partida, asumimos”.

¿Por qué no se ha encontrado eso?

“Porque el barco pasó por encima de la lancha, más de los 66 metros que tiene de largo el barco, porque a medida que se iba desplazando le iba haciendo pedazos, la iba moliendo igual que una juguera cuando tú le pones la carne encima. Eso fue haciendo. Destruyó completamente la quilla, la quilla es el palo más duro, el lugar más resistente de cualquier embarcación y no hay nada, nada. El Cabo de Hornos peinó esa zona. Estamos hablando de una superficie más grande que toda la Isla de Santa María que fue mapeada, completa. Y no hay nada. Entonces cuando me muestran un diente en el tarro de jurel, eso fue lo que a lo mejor podíamos encontrar. Y eso es lo que andaba buscando, una uña”.