

LA LUZ DE TOPE, EL CLIMA Y LOS RIESGOS: LAS VERSIONES ENCONTRADAS TRAS LA TRAGEDIA DEL BRUMA

En fase clave entró la investigación penal que se sigue tras la muerte de los siete tripulantes de la nave Bruma en la madrugada de 30 de marzo del año pasado, en la bahía de Coronel, tras un "abordaje" del Pesquero de Alta Mar, PAM Cobra, ligado a la firma Blumar.

Fueron tres jornadas de audiencia desarrrolladas entre este miércoles y viernes, con el objetivo de formalizar y también debatir las medidas cautelares en contra de los tres imputados que son personas naturales -el capitán y patrón del Cobra, Roberto Mansilla, Luis Macaya y Jaime Sandoval-, y en contra de la empresa Blumar, esta última en virtud de la ley de Responsabilidad Penal de la Persona Jurídica.

¿Pero qué pasó realmente aquella fatídica madrugada del 30 de marzo de 2025? De la enorme abundancia de datos, pericias e informes que uno y otro lado presentaron para sustentar sus respectivas tesis, no existe acuerdo ni siquiera en hechos o situaciones básicas. Por ejemplo, la situación del clima y el oleaje al momento del abordaje. Mientras el Ministerio Público afirmó que el viento era calmo y las olas no superaban los 2 metros, la defensa de los imputados sostuvo que un informe de la Armada para el 30 de marzo señalaba que el mar estaba "muy grueso", con olas de 4 a 5 metros y que una boya del Shoa cercana incluso captó alturas de 4,91 metros. Y que era tal el frente de mal tiempo que el Puerto de San Vicente estuvo cerrado.

Un segundo punto muy debatido fue si la embarcación contaba o no con "luz de tope", que pudiera alertar a su entorno de que estaba fondeada en aquella zona cercana a la isla Santa María, en la región de Bio Bío. Según el Ministerio Público, en enero de 2025, dos meses antes del abordaje, Bruma había sido certificada y cumplía con los requisitos, incluyendo la "luz de tope". "Si la tenía", dijo el Ministerio Público, exhibiendo incluso fotogramas (fotos de un video). Pero según la defensa, ese tipo de luminosidad debe verse a 3 millas náuticas (5,4 kilómetros) y ni siquiera otras embarcaciones que estaban en la misma zona vieron la luz, como el "Don Tito" y el PAM Vichuquén, que cruzó a una milla de allí al momento de los hechos, y cuya tripulación declaró que no vieron la luz. La defensa apuntó a que lo exhibido por el Ministerio Público pudo ser otra cosa, incluso luces de aparejos o espineles.

Durante la jornada de este viernes las partes expresaron, además, visiones totalmente encontradas respecto de los riesgos actuales. "Existe el riesgo de que esto se pueda volver a repetir", dijo al cierre de sus alegaciones la fiscal Marcela Cartagena Ramos, en el contexto de hacer hincapié de por qué imputan a la empresa, dado que, a juicio de esta persecutora, no tenían levantado y no estaban preparados para el riesgo de



abordaje en sus fiscalizaciones, controles, capacitaciones, etc. Y considerando que Blumar dispone de otros cinco pesqueros, además del PAM Cobra.

Por supuesto, la defensa de los imputados descartó de plano aquella situación. "La flota pesquera de Blumar navega de forma segura", dijo categórico el abogado Alejandro Espinoza quien, en distintos momentos de su exposición, fue claro en decir que el PAM Cobra cumplió con todo lo que mandata la normativa y navegaba con sus equipos operativos: una nave certificada con todos sus equipos funcionando en forma óptima, turnos de vigías a babor y estribor, radares encendidos -incluyendo uno calibrado para exploración a larga distancia-, el reglamento internacional para prevenir abordajes que estaba pegado en el PAM Cobra, y un capitán con 40 años de experiencia que incluso en 2017 participó de un rescate en alta mar, entre otros.

El Ministerio Público imputa a los tres tripulantes del PAM Cobra cuasidelito de homicidio, mientras querellantes incluso van por la tesis del dolo eventual. La defensa, en cambio, aludió a una conducta imprudente de las víctimas que influyó decisivamente en el resultado.