

Perdidos en el mar: crónica de la desaparición del Bruma

E

El mar de Coronel se tragó el rastro de siete hombres la madrugada del domingo 30 de marzo. Zarparon desde la Región del Maule, en la costa de Constitución, a bordo de una pequeña embarcación artesanal de nombre Bruma, con el objetivo de capturar la última temporada de bacalao en las aguas profundas del Biobío.

A las 2 de la madrugada se perdió el contacto con el Bruma. No hubo llamada de auxilio, ni activación de la radiobaliza, ni balsa salvavidas desplegada: la embarcación desapareció.

Tampoco hubo rastros de sus tripulantes. Ni tampoco de la lancha auxiliar. Las familias, al tanto de la desaparición a eso de las 23 horas de ese domingo, se reunieron en la Capitanía de Puerto en Constitución y viajaron directo a pernoctar en Coronel. Desde entonces no se han movido de allí.

En esos primeros días la esperanza tenía forma de balsa: mientras no apareciera, cabía la posibilidad de que los pescadores hubieran logrado escapar. Pero pronto llegaron las peores señales: restos de ropa, una zapatilla, fragmentos del barco y, finalmente, el viernes 4 de abril, la balsa misma, sellada, intacta, sin uso. El golpe fue de-

moledor.

Lo que las familias ya intuían comenzó a confirmarse en la superficie del mar: el Bruma había naufragado. Tras este hallazgo, la Fiscalía comunicó que el caso se debía investigar como cuasidelito de homicidio.

Desde el principio, los familiares y pescadores del Maule se aferraron a una convicción: no fue una tormenta, no fue una falla mecánica, no fue un accidente natural, sino que un atropello. Un barco mayor, industrial, habría pasado por encima del Bruma mientras este permanecía fondeado, es decir, anclado al fondo marino para permanecer inmóvil dada la compleja situación climática.

Esa sospecha, considerada al comienzo como una hipótesis desesperada, fue cobrando fuerza entre los familiares con el paso de los días. El nombre del Cobra, un barco pesquero de la empresa Blumar, se transformó rápidamente en el principal sospechoso por la ruta que entregan los informes del POISAT, un sistema de radar costero utilizado por la Armada de Chile para la observación e iden-

tificación satelital de barcos y lanchas pesqueras.

El Cobra

Mientras el Bruma zarpó de Coliumo el lunes 24 de marzo, Cobra reinió sus operaciones cinco días después, a las 11.45 del sábado 29 de marzo, con 18 tripulantes a bordo, entre ellos su capitán, un chilote.

La navegación nocturna tenía sus propias dinámicas: un piloto y dos vigías que cumplían turnos a las 2, 4 y 6 de la madrugada. Uno de ellos era Juan Sanhueza, trabajador con más de 30 años en la empresa. La dotación había descansado durante cuatro días previos al zarpe.

Según detallaron desde la empresa, los tripulantes, el capitán y el piloto que hacían turno aquella noche se encuentran ahora en calidad de imputados.

La versión que hoy maneja la empresa es que en la madrugada del domingo 30, cerca de las 3:00, la tripulación del Cobra reportó un primer ruido, que interpretaron como algo que ocurrió en la parte superior del barco.

A las 4.00 se escuchó otro ruido,

esta vez proveniente de la zona baja del casco. Fue entonces cuando el barco detectó una red atascada en el motor. La retiraron y continuaron con su faena, que debería extenderse hasta el lunes 31 de marzo. Pero todo cambió cuando fueron contactados ese mismo día domingo por la autoridad marítima. Se les indicó que debían dirigirse al punto más cercano a la costa: Coronel. Eran objeto de interés debido a la desaparición de la embarcación Bruma. Allí comenzó su propia pesadilla.

El Cobra fondeó frente al puerto sin atracar. Pasaron el lunes a bordo, donde se realizaron las primeras pericias a la embarcación. Recién el martes 1 de abril pudieron descender del barco y reencontrarse con sus familias. Mientras se realizaba la búsqueda, el viernes 5 de abril, comenzarían también las declaraciones ante la Fiscalía.

Según relatan desde la empresa Blumar, a principios de esa semana los funcionarios comenzaron a recibir presiones: amenazas en redes sociales, intentos de ingresar a las casas de los tripulantes haciéndose pasar por policías

y un creciente clima de tensión que también terminaría en tragedia.

De hecho, el capitán fue intimidado en su domicilio, y su familia también fue víctima de hostigamientos y amenazas, lo que lo llevó a presentar una denuncia en la Fiscalía Local de Concepción, junto con una solicitud formal para que se le otorgara una medida de protección ante un riesgo inminente.

Ese viernes, el gerente general de la empresa, Gerardo Balbontín, también participó en la reunión donde se le pediría testificar a los tripulantes. Luego se realizaría un desayuno. Para ello, un bus recogería a todos los trabajadores desde sus casas.

El vigía

El único que decidió no subir al bus fue el vigía Juan Sanhueza, quien informó que se trasladaría por locomoción pública. Nunca llegó y desde ese día su hijo lo declaró desaparecido. Su cuerpo fue encontrado pendiendo de un árbol en un sitio erialo del sector Bosques de Quifenco, en la comuna de Coronel. La Fiscalía descartó la intervención de terceros.

Sanhueza era el único de los 18 tripulantes del Cobra que no alcanzó a entregar su declaración. Era una pieza clave, de hecho, y su celular aún no ha sido encontrado. Su ausencia dejó un vacío difícil de llenar frente a la expectativa de los familiares de los pescadores desaparecidos.

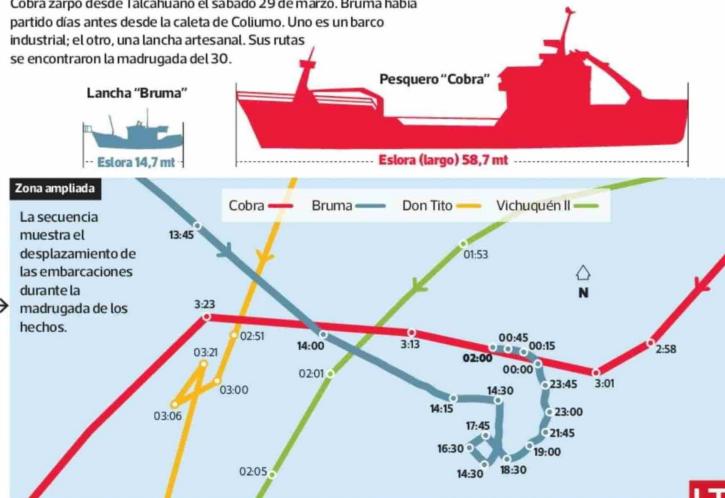
La empresa Blumar, con más de dos mil trabajadores, se ha volcado en la defensa de sus pescadores: han dispuesto tecnología es-

LARUTADELOSBARCOS

El posicionador satelital (POSAT) es un sistema que permite monitorear la ubicación de las embarcaciones mientras están en alta mar.



Cobra zarpó desde Talcahuano el sábado 29 de marzo. Bruma había partido días antes desde la caleta de Coliumo. Uno es un barco industrial; el otro, una lancha artesanal. Sus rutas se encontraron la madrugada del 30.



► La proa de la embarcación Bruma, en Talcahuano.

pecializada, incluyendo un robot submarino propio con capacidad de descenso hasta los 350 metros, además de embarcaciones y personal técnico para colaborar en las labores de rastreo.

Este domingo se sumarán reforzos clave: el buque científico Cabo de Hornos de la Armada, equipado con sonar de alta resolución y vehículos operados remotamente, destinados a inspeccionar en profundidad el lecho

marino. La llegada del buque estará acompañada por la visita de la ministra de Defensa, Adriana Delpiano, la primera autoridad del nivel de un secretario de Estado que acude al lugar desde que comenzó la tragedia, en un gesto que busca dar una señal política a los hechos que impactan doblemente al sector centro-sur del país. Según dicen desde el gobierno, se trató de una instrucción directa del Presidente Gabriel Boric

a la ministra.

Además, el gobierno confirmó que presentará una querella criminal por el caso. Aunque no detallaron aún el delito específico, señalaron que la acción se formalizará este lunes, como parte del compromiso del Ejecutivo de "perseguir todas las responsabilidades".

Dos tesis

Hasta ahora, los intervenientes en

el caso plantean dos tesis. La primera, impulsada desde la defensa del Cobra, sostiene que la tripulación se encontró con el Bruma ya accidentado, posiblemente tras una colisión con otra nave.

La segunda, que ha tomado más fuerza en la Fiscalía, bajo la conducción de la persecutora regional Marcela Cartagena y que inicialmente fue impulsada por los familiares de los pescadores, es que el Cobra sí habría colisionado con la lancha.

Ambas hipótesis intentan explicar por qué ninguno de los 17 tripulantes –salvo el vigía Juan Sanhueza– asegura haber visto la embarcación artesanal en la madrugada del 30 de marzo.

Para los familiares esa omisión no es casual: hablan de un "secreto a voces" o un posible pacto de silencio entre los tripulantes del Cobra, quienes –sostienen– si habrían presenciado el impacto, pero habrían optado por callar. La otra hipótesis, en cambio, plantea que, efectivamente, hubo una colisión, pero que pasó inadvertida para la dotación del barco.

Un nuevo antecedente, sin embargo, sumó más complejidad al caso. Según consta en una de las fichas que forman parte de la carpeta investigativa, la madrugada del 30 de marzo había 18 barcos en la zona de pesca y al menos cuatro buques cercanos a la posición del Bruma, en ese orden de cercanía: primero el Cobra, seguido por el Don Tito, luego el Vichuquén 2 y finalmente el Polar Chile. Sin embargo, el único barco que cruzó su ruta con Bruma previo a la hora que se dio cuenta del naufragio es el barco a cargo de Blumar.

"Pueden callar"

Yasmín Muñoz, hija de Juan Jorge Muñoz Balladares, tripulante del Bruma, dice a **La Tercera** que su padre trabajaba en esa lancha desde hacía más de 15 años. "Siempre nos avisaba cuando se iba, cuando llegaba, siempre", relata. Supieron de la desaparición el mismo 30 de marzo y viajaron de inmediato a Talcahuano.

"Cuando nos dijeron que el GPS había dejado de marcar, ya sabíamos que era algo fatal", narra. A pesar del dolor, insiste en que seguirán buscando: "Vamos a esperar hasta que se agoten todos los recursos. No puede ser que no aparezca ninguno". También apunta a las marcas en el casco del Cobra: "Pueden callar, pero las marcas no mienten".

Misma pesadilla relata Viviana Saldaña, tía de Jonathan Daniel Torres Saldaña, otro de los desaparecidos. Lo recuerda como un niño que desde los 10 años se escapaba al río para ver las lanchas. "Su familia era la gente del río", dice. Fue él quien la ayudó en sus momentos más difíciles.

"Cuando me pasó algo terrible, él me ayudó con todo, me cocinaba, era lo mejor que teníamos". Viviana no tiene dudas. Cree que el choque no fue un accidente. "Los fueron a matar", dice sin titubeos. Y también cuestiona la versión oficial sobre el suicidio del vigía: "No creo que se haya quitado la vida, yo creo que lo hicieron callar".

En los últimos días las familias se han turnado en la costa, con velas y abrazos en el silencio del puerto. El duelo aún no puede comenzar. ●