

NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE "CHILOE I"

Juan González Sendra
Capitán de Fragata (R)

El 16 de febrero de 1970, poco después de las ocho de la mañana, navegaba hacia el norte con mar llana y cielo cubierto, a unas diez millas de la costa frente a bahía Totalillo, la motonave *Chiloé I*.

Este buque era el antiguo *Greta*, construido en Alemania por la firma Stader Schiffsw G.m.b.H., en Stade, en el año 1938, con un tonelaje de registro grueso de 248 toneladas, uno neto de 153 toneladas y un *deadweight* de 399 toneladas largas. Se trataba pues de un diminuto y venerable anciano de los mares, con 32 años bajo la quilla, que ya había sufrido el cambio de su antigua máquina propulsora a vapor por un motor de cuatro cilindros y 240 hp de potencia que podía imprimirle una velocidad de 7 nudos. Llevaba en sus bodegas, con destino a Antofagasta, un cargamento de 239 toneladas de cemento, 113 de cebada en sacos y carga surtida hasta completar un total de 376 toneladas, por debajo de su dw.

La nave navegaba con su línea de agua por debajo de la marca de verano y con todos sus certificados de seguridad al día.

En Valparaíso se había embarcado el 13 de febrero, como Aprendiz agregado al rol, el tripulante Alejandro Fuente Gálvez, que tendría un singular bautismo de mar.

A la hora indicada, el Primer Motorista, que estaba de guardia, notó un incremento anormal del nivel de la sentina de la sala de máquinas. Dio de inmediato aviso al Capitán suponiendo que se trataba de una vía de agua. Este ordenó sondar estanques de lastres y pozos de bodegas, lo que hizo junto con el Contra maestre, sin encontrar novedades, poniéndose además en servicio las bombas de achique principal y auxiliar de sentina. No obstante, el nivel de las aguas no fue completamente controlado, aunque según la propia expresión del Motorista, "este no aumentó en forma alarmante"; pero en la sala de máquinas a la altura de los cilindros número tres y cuatro, la plancha en que él se encontraba parado comenzó a moverse y tratar de levantarse, luego saltó la tapa de registro que había en ella e irrumpió un chorro de agua con fuerza incontenible bloqueándole el escape al exterior; logró abrirse paso por el estrecho pasaje a proa del cilindro número cuatro y alcanzar la cubierta para dar aviso al Capitán de lo ocurrido. Eran las 10:50 de la mañana.

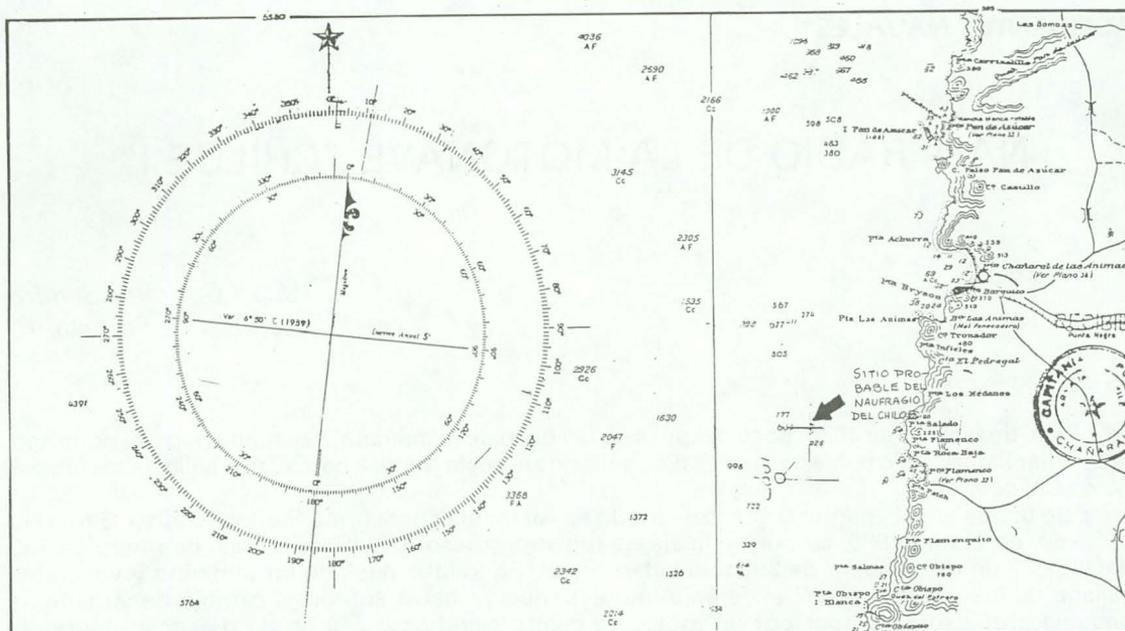
El Capitán alertó al Piloto y al Segundo Motorista que dormían en sus camarotes pues habían estado de guardia de 0-6 horas. El Segundo Motorista alcanzó los bretes de la máquina para comprobar que el agua cubría ya la parte inferior del motor y su volante producía un chorro surgente que inundaba el compartimiento. El Capitán se percató casi al mismo tiempo de la situación que se vivía en el cuarto de máquinas y supuso se había producido en el casco una vía de agua imposible de controlar y que el hundimiento del *Chiloé I* era inminente. Ordenó entonces poner rumbo hacia la costa más próxima y dispuso el abandono de la nave.

El Piloto dirigió la maniobra de arriar el bote salvavidas y el apertrechamiento del mismo.

En el intertanto, el Capitán llamaba a las estaciones costeras de Caldera y Chañaral, en la onda de socorro de 2182 Kc/s, sin recibir respuesta.

Una vez que el Capitán y su tripulación se encontraron en el bote, con el bitácora de mar, el bitácora de radio, la carta de navegación y documentos de la nave, se aguantaron a unos 150 metros

* Relatos verídicos de naufragios y accidentes navales ocurridos en aguas chilenas, basados en antecedentes fidedignos consultados por el autor y cuyo contenido es de interés por ser experiencias que es conveniente aprovechar.



CARTA NAUTICA EN QUE SE INDICA EL PROBABLE SITIO DEL NAUFRAGIO (Gentileza del autor)

del *Chiloé I*, que cada vez se iba hundiendo más y sentándose de popa. Finalmente, a las 12:15 horas levantó la proa, reventaron los encerados de las escotillas de proa y el buque se fue rápidamente a pique.

La tripulación llegó a tierra bordeando la punta Infieles y punta Animas y, después de 7 horas de esfuerzos, recalaron a caleta Barquito a las 17:15 horas.

El pequeño *Chiloé I* se perdió para siempre y su tripulación salvó ilesa de la aventura.

El resumen

La inspección del bitácora de navegación y del cuarterón III Antofagasta-Caldera, salvados del naufragio, descartó completamente la posibilidad de que la nave hubiese tocado un bajo fondo.

Las declaraciones de los testigos, a saber: El Capitán, Primer Motorista, Piloto, Segundo Motorista y Contramaestre, son coincidentes y permiten elaborar una relación de hechos tal como aquí se presentan, sin puntos de duda ni contradicciones.

El Fiscal supone entonces que la avería pudo producirse por debilitamiento o fatiga del material en la parte del casco correspondiente al departamento de máquinas ya que, según declaración del Inspector del Lloyd's Germánico, durante la inspección del mes de diciembre de 1969 se encontró una trizadura en ese lugar, se canceló su extensión taladrando agujeros en sus extremos, se soldó y reforzó todo con un parche soldado superpuesto.

Además, el Piloto declaró que en el viaje anterior, de Taltal a Valparaíso, la nave iba en lastre y debido al fuerte viento y marejada el casco debe haber sido sometido a grandes esfuerzos. También el Capitán, al día siguiente del zarpe de Valparaíso (14 de febrero), notó una vibración anormal a estribor en la popa, presumiblemente causada por vibraciones del motor.

El Fiscal no da crédito pleno a la inspección del planchaje del casco pasada por el Inspector del Lloyd's Germánico en noviembre-diciembre de 1969, por haber sido sólo ocular, sin calibramiento de planchas.

En resumen, el Fiscal concluye que: *La causa del hundimiento del buque motor nacional Chiloé I se debió a la inundación de la sala de máquinas, provocada por una vía de agua proveniente de una avería en ese sector del casco, avería cuya naturaleza no puede precisarse, pero que el Fiscal estima se debió a una falla del casco, atribuible a debilitamiento de este, debilitamiento que se fue acrecentando y se agravó al tener que soportar la nave fuertes trepidaciones por navegaciones en lastre con*

viento y mar encontradas y además por vibraciones anormales del motor. Termina el Fiscal declarando libre de responsabilidad al Capitán, Oficiales y tripulación, por tratarse este siniestro marítimo de un hecho fortuito y de fuerza mayor.

* * *

Desde el punto de vista profesional, las conclusiones del Fiscal son certeras y lógicas. En efecto, el casco tenía 32 años de soportar esfuerzos en la mar; a menudo ocurre que se botan en astilleros europeos pequeñas embarcaciones para remontar los ríos y navegar breves períodos en mar abierto. Estas naves, adquiridas por armadores nacionales, pasan a navegar los tempestuosos mares de nuestro litoral en que, por no existir bahías abrigadas, los cascos están permanente sometidos a severos esfuerzos. Debe sumarse a esto las vibraciones anormales del motor que repercutían en el casco y fueron detectadas por el Capitán al zarpar de Valparaíso, así como la evidencia de un debilitamiento del mismo al encontrarse rajado precisamente en la zona donde se supone se produjo la avería.

Llama la atención el buen orden en que se efectuó la maniobra de abandono, así como las atinadas medidas al desembarcar los documentos necesarios para la investigación de los hechos. Llama también la atención el buen rendimiento de la dotación del bote salvavidas que recorrió 18 millas en prácticamente cinco horas, con un promedio de 3.6 nudos; sobre todo si se comprueba, al observar el Acta de Recepción del bote salvavidas en Chañaral, que solo había a bordo 3 remos buenos y uno quebrado; no había vela ni motor.

