

compañeros de sacrificio encontraron la más gloriosa de las muertes abordando la cubierta del buque enemigo, para rendir a su memoria el merecido homenaje de nuestra admiración y respeto.

Ha tocado, por rara y casual coincidencia, que se encuentra a bordo en estos momentos el Capitán de Puerto de Caleta Buena, don Arturo Olid, que, muy niño aún, tuvo la suerte de encontrarse como Aprendiz Mecánico de la *Covadonga* en tan memorable acción. Hagamos extensivo nuestro homenaje a los héroes de la *Esmeralda* al señor Olid, que tiene la felicidad de saludar 46 años después la memoria de sus compañeros sobre este mismo y memorable sitio, y sirva esto al mismo tiempo de ejemplo y enseñanza a los jóvenes cadetes y Guardiamarinas, a quienes toca presenciar este solemne acto."

Terminada la patriótica alocución del comandante señor Reyes del Río, los cañones del *Chacabuco* dispararon una salva de 21 cañonazos, dirigiéndose enseguida a tomar su fondeadero.

ACCIDENTES NAVALES*

NAUFRAGIO DEL VAPOR "ANKAA"

Juan González Sendra
Capitán de Alta Mar

Los hechos

El 12 de noviembre de 1965 zarpaba de Iquique con destino a Coquimbo el vapor nacional *Ankaa*, ex *Carmelita*, de 678, 96 toneladas de registro bruto, construido el año 1921 por John Chambers, en Lowestoft, Inglaterra. Su propietario era la Compañía Naviera Latinoamericana. La nave estuvo reparando sus máquinas en aquel puerto durante tres meses, al cabo de los cuales la autoridad marítima le extendió un certificado de navegabilidad provisorio para el viaje a Valparaíso, donde debía entrar a dique para carena.

A pesar de que en las pruebas el *Ankaa* logró desarrollar seis nudos con su máquina recíproca de vapor y su única caldera, en la navegación al sur —debido al estado precario de la planta y a los vientos contrarios que encontró— el andar bajó tanto que el Capitán tuvo que hacer recalada forzosa en Chañaral para reabastecerse de combustible.

La faena no pudo efectuarse en este puerto por dificultades técnicas, por lo que el Capitán resolvió dirigirse a Taltal, 63 millas al norte, donde la nave permaneció desde el 26 de noviembre al 23 de diciembre envuelta en todo tipo de dificultades de orden laboral, ya que al parecer la solvencia de los armadores no era de las mejores y la heterogénea tripulación andaba mal pagada y peor alimentada. Finalmente, el 20 de diciembre el *Ankaa* pudo acoderarse al muelle de la Pesquera Algama, haciendo petróleo y agua. La nave tocó fondo varias veces por la parte de popa debido a las aguas someras allí existentes, por lo cual se debió virar cadena para quedar en mayor profundidad. El Capitán no informó esto a la autoridad marítima ni elevó protesta. El día 23 de diciembre, después de haber hecho combustible y agua para llegar a Coquimbo, probar la radiotelefonía y firmarse un acta de acuerdo entre los representantes de la tripulación y las autoridades civiles y marítimas por cuestiones laborales, el *Ankaa* zarpó con destino a Coquimbo.

Las condiciones del pequeño barco de cabotaje eran tales que el Director del Litoral envió un

* 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.

radiograma a Taltal dando instrucciones precisas: "Antes de autorizar zarpe hasta Coquimbo únicamente revisará completo elementos salvataje punto Debe poner en servicio equipo radiotelefonía y ser probado en 2.182 kilociclos dejando constancia punto Debe dar posición cada cuatro horas punto Conforme zarpar sin segundo piloto y primer ingeniero punto Capitán primer piloto segundo y tercer ingeniero deben tener título vigente".

Para ilustrar mejor lo que fue esta aventura marítima es preciso anotar que el segundo piloto era al mismo tiempo el gerente de la compañía y se había trasladado a Santiago a gestionar pertrechos para la nave y el primer ingeniero se había desembarcado dos días antes del zarpe después de sostener un prolongado litigio con el Capitán de la nave, el primer piloto y el armador, en que incluso fue acusado de encabezar un motín e incitar al sabotaje en contra de la nave durante la estadía en Chañaral y Taltal.

La navegación hasta el día 25 se efectuó con fuerte viento del suroeste, lo que producía fuertes cabeceos y balances. Ese día la nave dio su última posición por radio, debido a falla de baterías. El primer ingeniero observó, en las primeras horas de la madrugada, que había agua en la sentina, por lo que comenzó a achicar. A las 8:40 horas el nivel del agua en la sentina de las calderas empezó a subir en forma rápida, por lo que dio cuenta al Capitán, regresando inmediatamente a la máquina, encontrando "... que ya el agua llegaba a las planchas de la sala de calderas, las que con la fuerza del agua se habían salido de sus sitios y flotaban en forma peligrosa golpeando en todo sentido. Que a pesar de que el poder de la bomba de achique lo había aumentado a su máxima potencia, el agua seguía subiendo de nivel".

El primer ingeniero consideró que no había ninguna duda de que existía rotura de consideración en el casco.

El 25 de diciembre, a las 10:43 horas el ingeniero avisó al Capitán que a pesar de achicar sentinas el agua subía en forma alarmante, expresando además: "...que estando la bomba circuladora de alimentación y de servicio general en mal estado y en condiciones de fallar en cualquier momento, es imposible continuar viaje por la seguridad de la nave, en vista de lo cual y de acuerdo con el primer ingeniero y primer oficial se decide recalar inmediatamente al puerto de Chañaral".

El agua siguió subiendo aun cuando el achique se hacía con baldes; se alistan los elementos de salvataje. En vista de que el agua amenazaba entrar a los fogones se ordena apagar fuegos. Así describe el Capitán estos momentos: "Viendo el enorme volumen de agua y los fuertes balances producidos por la mar boba que hacían escorar peligrosamente la nave hasta más o menos 45° según el clinómetro, ordené echar el bote salvavidas al agua, confeccionar balsas con tapas de la escotilla N° 1 y echar agua al bote de estribor, considerado, según acuerdo verbal en la Gobernación Marítima de Iquique, como balsa.

Siendo las 15 horas ordené el abandono de la nave, asegurándome los bitácoras y documentación como asimismo la carta de navegación, omitiéndose en el apuro el bitácora de radiotelefonía. La maniobra de arriar los botes fue hecha con cierto nerviosismo por los pronunciados balances que producía la mar boba".

El Capitán de Puerto de Chañaral fue avisado, alrededor de las 21:25 horas, que había llegado un bote con náufragos del vapor *Ankaa*, el que había sido abandonado en alta mar a 10 millas al sur de Chañaral. Esta autoridad se constituyó de inmediato en el muelle fiscal donde se encontraba ese bote y pudo ver que el Capitán de la nave había llegado con once tripulantes, quedando un bote-balsa con cuatro hombres en alta mar. El Capitán de Puerto salió con dos remolcadores a la rebusca de los náufragos, encontrándolos a las 00:20 horas del día 26 de diciembre. Una vez en tierra, los náufragos fueron instalados en la oficina del Resguardo de Aduana. Siendo las 8:30 horas, el Capitán de Puerto vio a través de sus prismáticos una nave frente a Barquitos. A las 13 horas llegó en un remolcador al costado del *Ankaa* y procedió a abordarlo acompañado del Jefe de Muelle de la Andes Copper Mining, para rescatar la documentación que quedaba a bordo en los camarotes del Capitán y primer piloto. Después de recoger diversos documentos y en consideración a que el buque se seguía sumergiendo en forma peligrosa decidió regresar al remolcador, desde donde pudo observar la situación de la nave en ese instante y trazó un croquis de la escena. Dice textualmente el Capitán de Puerto: "... que estimando nada se podía hacer para remolcar esta nave, regresé al puerto a las 14:30 horas, donde informé la situación existente.

Que a las 16:45 horas y en presencia de muchos pobladores y así también de los náufragos, pude observar que la nave levantó su parte de proa y se perdió en el mar, sentándose de popa".

El sumario

El Fiscal Administrativo, después de tomar declaración a la tripulación del *Ankaa* y al Capitán de Puerto de Chañaral y de reunir copiosa documentación y efectuar numerosas diligencias, establece en sus considerandos:

1. *Que ha quedado suficientemente establecido que el día 26 de diciembre de 1965, siendo las 16:45 horas, el vapor nacional "Ankaa" naufragó frente al puerto de Chañaral, a una distancia aproximada de 9 millas de la costa, sin pérdidas de vidas ya que la nave fue abandonada por su tripulación en alta mar el día 25 de diciembre alrededor de las 15 horas, al encontrarse la nave en inminente peligro de naufragar debido a una vía de agua no localizada producida en su casco y que originó la inundación rápida de la sala de calderas, máquinas y posteriormente hasta la cubierta principal, no obstante el funcionamiento constante de su bomba de achique y a la decidida cooperación de la tripulación en la faena, en la que incluso se recurrió a faena de baldes, hasta que considerando su Capitán la imposibilidad de salvar la nave por la cantidad de agua que filtraba y lo inoperante de la faena de achique, la falta de comunicación para pedir auxilio por falla de las baterías y la situación de la nave cerca de la costa, con buen tiempo y con luz natural ordenó su abandono, logrando poner a salvo su tripulación no obstante la pérdida de la nave y todo su cargamento.*

2. *Que con los mismos medios de prueba ha quedado establecido que este accidente se produjo:*

a) *Por las malas condiciones de conservación y limpieza del casco del vapor "Ankaa", su prolongada permanencia fuera de dique sin la inspección periódica reglamentaria reconocida por la Subcomisión de Reconocimiento de Naves de Iquique, que otorgó su Certificado de Navegabilidad solamente hasta su llegada a Valparaíso, donde debía ser carenado.*

b) *Porque la nave tocó fondo en el puerto de Taltal durante su faena de reaprovisionamiento de petróleo, agua y víveres, prosiguiendo viaje sin que su Capitán le diera la importancia debida, reglamentaria y lógica, en consideración al estado de conservación de la nave, ya que no dio cuenta a la autoridad marítima ni presentó la protesta correspondiente.*

c) *Al incapaz, negligente, irresponsable e inhumano desempeño de sus armadores al no arbitrar eficazmente las medidas concernientes a la buena administración de sus funciones como tales, originando con esto el lógico desconcierto entre la tripulación de la nave, la que incluso antes del naufragio tuvo que recurrir a las autoridades marítimas y departamentales de Taltal para tratar de conseguir se les respetaran sus derechos, y posteriormente al naufragio, al señor Gobernador Departamental de Chañaral para conseguir alojamiento y comida y que en ningún momento se hizo presente la ayuda natural y lógica de los armadores, que estaban haciendo navegar al vapor "Ankaa" no obstante estar en conocimiento del Gerente que la nave tenía un orificio de perno falto bajo la caldera.*

Por tanto esta Fiscalía estima:

Que se da por establecido el hecho investigado y que por este accidente le afecta responsabilidad al Capitán de la nave y a sus armadores, Compañía Naviera Latinoamericana Limitada.

Notificados los afectados de las conclusiones de la Vista Fiscal, sólo la Compañía Naviera Latinoamericana efectuó descargos. En síntesis, estos serían los siguientes:

a) *La nave salió de dique el 29 de enero de 1964. ¿Se puede afirmar que el hundimiento del "Ankaa" se debió al mal estado de conservación de su casco?*

b) *La Compañía remesó E° 1.300 para víveres al "Ankaa". La Gobernación Departamental de Taltal, E° 1.500.*

c) *La mayor estadía de la nave en Taltal fue por culpa de la tripulación, que provocó una serie de negociaciones en relación al pago de sus emolumentos, en la que participó el primer piloto, que viajó a Santiago como delegado. La Compañía aclara que no correspondía pagar sueldos en Taltal, debido a que el Contrato de Embarco era por viaje redondo de Iquique a San Antonio.*

d) *El personal traspasó los límites de la disciplina atrasando la nave con sus reclamaciones, facilitado todo por la falta de capacidad del Capitán y primer piloto para mandar gente.*

e) *Que la avería en el casco tiene que haberse debido a la tocada de fondo en Taltal. El Capitán sabía que el casco estaba en buenas condiciones porque había sido revisado en Iquique por un hombre rana. Que al no dar cuenta de la tocada de fondo hubo negligencia culpable del Capitán y primer piloto y esto impidió que el casco del "Ankaa" fuera revisado y reparado a tiempo.*

f) *Que el Capitán y primer piloto demostraron falta de habilidad e interés al no ordenar la maniobra del pallete que se encontraba a bordo, al comenzar a inundarse.*

g) *Que lo único que hicieron los oficiales de cubierta fue alistar embarcaciones salvavidas y*

esperar que el agua llegara a límites que hicieran imposible el salvataje, agravado este hecho con el abandono de la nave 25 horas antes de su hundimiento.

h) Se confirma el hecho de sabotaje en alta mar contra el vapor nacional "Ankaa", que la compañía denunciara por carta el 20 de diciembre, o sea, 5 días antes del hundimiento.

Finalizan los descargos de la Compañía Naviera Latinoamericana, expresando: "Nos oponemos o negamos la afirmación de la Vista Fiscal del sumario instruido por la autoridad marítima en todo lo que significa culpabilidad de nuestra compañía y nos reservamos el derecho de hacer las denuncias a la justicia del Crimen, en caso de no obtener compensación de las pérdidas sufridas, en razón de existir fuertes compromisos comerciales que cumplir con el comercio de Iquique, Santiago y Valparaíso y que significarán graves perjuicios a nuestros asociados para pagar, por el hundimiento del vapor nacional *Ankaa*".

El 9 de febrero se constituyó la Corte Marítima en Valparaíso para ver el caso del *Ankaa*, emitiendo el siguiente Juicio y Fallo de Responsabilidad:

Como causas del hundimiento: a) El varamiento de popa sufrido en Taltal el 22 de diciembre de 1965 alrededor de las 14 horas durante el reabastecimiento de petróleo en el muelle de la Pesquera Algama, que posiblemente resintieron antiguas averías reparadas.

b) El mal estado general de la nave, que estuvo largo tiempo fondeada en Iquique, casi prácticamente abandonada, y zarpo de este puerto con Certificado de Navegabilidad Provisorio, hasta Valparaíso.

Las responsabilidades afectan:

a) Al Capitán de la nave por ser responsable del varamiento de popa al fondear su nave calando 16 pies a popa (4,9 m) en un lugar donde las sondas varían entre 4 y 4,2 m; no dar cuenta ni elevar protesta por este varamiento. Se estimó que actuó en forma atinada al ordenar el abandono de la nave para dirigirse hacia tierra a fin de evitar las desgracias personales.

b) A la autoridad marítima de Iquique por permitir el zarpe de la nave sin cumplir los requisitos mínimos establecidos en el Reglamento 7-55/1, artículos 178-179 y siguientes; el Certificado de Navegabilidad refrendado por el señor Gobernador Marítimo merece reparos al Tribunal, pues no hay antecedentes si hubo técnico responsable en la revisión del casco y máquina; el Certificado de Seguridad Radiotelefónico para Buques de Carga también es objetado por zarpar el buque con la batería del radioequipo en mal estado.

c) A los armadores señores Compañía Naviera Latinoamericana Ltda., ya que en la recalada a Taltal faltó diligencia y coordinación para resolver los problemas de alimentación, combustible y haberes de la tripulación, debiendo actuar para solucionarlos, además de la autoridad marítima, las autoridades departamentales, Diputados e incluso llegar a conocimiento del Ministerio de Economía la aflictiva situación en que se encontraba el buque en el puerto, lo que indica improvisación y desconocimiento de sus deberes de armadores; después del hundimiento de la nave no arribó a Chañaral ningún representante de la firma a solucionar la aflictiva situación en que se encontraba la tripulación, debiendo las autoridades departamentales afrontar con fondos fiscales el gasto de rancho y alojamiento y restituirlos a sus puertos de contratación, revelando en esta forma una total falta de responsabilidad para cumplir las obligaciones que le imponen las leyes en tales emergencias.

Con posterioridad a estas diligencias, el Fiscal de la Dirección, junto con emitir un pronunciamiento concordante con las conclusiones del Fiscal y de la Corte Marítima, agregó como antecedente el informe emitido por el Inspector de Máquinas y Construcción Naval de Iquique acerca de las inspecciones practicadas al *Ankaa* entre el 13 de octubre y el 12 de noviembre, con lo cual la Corte retiró los cargos emitidos contra la autoridad marítima de este puerto.

También se ha agregado a la documentación de la causa un Certificado de la Superintendencia de Compañías de Seguros, Sociedades Anónimas y Bolsas de Comercio de Chile, en el que se deja constancia que el 20 de febrero de 1964 la Compañía Naviera Latinoamericana Ltda. presentó una solicitud para asegurar en el extranjero el vapor *Ankaa*. La Superintendencia autorizó a la compañía para contratar el seguro en el extranjero en atención a que no existía interés en el mercado nacional para cubrir dicho riesgo.

El 17 de mayo de 1966 el Director del Litoral emite el fallo final manteniendo lo dicho por la Corte Marítima, agregando lo que sigue:

"Que al ordenar abandonar la nave (el Capitán), debió tratar por todos los medios que los dos botes salvavidas con náufragos navegaran en convoy, a fin de auxiliarse mutuamente y evitar dispersarse con los peligros consiguientes para su rescate.

Se sanciona al Capitán de la nave y se amonesta a los armadores señores Compañía Naviera Latinoamericana Ltda."

* * *

El *Ankaa* naufragó después de 44 años de haber abandonado las gradas de construcción, en Lowestoft, Inglaterra, en lo que parece más bien una muerte natural que un accidente.

Sus armadores consideraron que el casco estaba en buen estado de conservación por haber salido de dique el 29 de enero de 1964, es decir, casi dos años antes del naufragio. El Reglamento 7-55/1 dispone la inspección anual del casco en dique o varadero (artículo 181). El mismo reglamento establece el reconocimiento general cada seis meses de toda nave de más de 20 años de edad (artículo 178) y el *Ankaa* tenía 44.

Las declaraciones de testigos son coincidentes con respecto a la poca atención que se le prestó al casco de la nave durante su alistamiento en Iquique. Las inspecciones por buzos autónomos no pasan de ser un reconocimiento general de "novedades" del casco. Opinamos que lo que se hizo en Iquique fue un alistamiento mínimo de la planta para intentar llevar la nave a Valparaíso; los magros 6 nudos desarrollados en las pruebas así lo confirman. Sorprende cuando la Compañía Naviera Latinoamericana reclama por la omisión del uso del pallete, dispositivo que sólo puede colocarse cuando se conoce con precisión la ubicación de la vía de agua; en este caso "apareció" agua en la sentina de la caldera sin que se viera la avería.

Otra cuestión de interés es el reclamo del armador en contra de la tripulación por haber abandonado la nave 25 horas antes de su hundimiento.

No existe jurisprudencia, escrita o natural, que resuelva el dilema de cuándo abandonar la nave. De lo único que estamos seguros es que el Capitán, como representante del armador, debe agotar todos los medios de que dispone para tratar de salvarla o solicitar ayuda (salvamento) si sus comunicaciones están disponibles. En este caso, el Capitán hizo todo lo posible por salvar su nave; sólo desistió ante la inminencia de quedarse sin poder y venirse la noche encima. Debe recordarse que el *Ankaa* tenía su radio con fallas, por lo que estaba impedido de requerir a su armador datos para evaluar en forma exacta la flotabilidad, si este hubiera podido dárselos. El Capitán era responsable de la seguridad de su tripulación y estimamos que hizo lo correcto al ordenar el abandono antes que cayera la noche y la nave quedase sin vapor.

