

VARADA Y NAUFRAGIO DEL VAPOR *RECREO*

Juan González Sendra  
Capitán de Alta Mar

## Introducción

El 2 de enero de 1965 el vapor nacional *Recreo* —de 2.108 toneladas de registro grueso— navegaba por el canal Smyth en demanda de Punta Arenas, llevando un cargamento de más de 2,3 millones de kilos de chatarra y desperdicios de hierro para fundición con destino a Buenos Aires, cuando sorpresivamente y yendo a toda máquina tocó fondo con su costado de babor varándose en la roca Lynch del roquerío existente al lado norte del islote Fairway. Eran las 5:58 horas y se encontraba de guardia como Primer Oficial un Capitán de Alta Mar. Dos minutos más tarde llega el Capitán al puente, quien trata de zafar la nave con movimientos de máquinas, pero en el lugar hay profusión de algas marinas y pronto se tapa la circuladora principal; al no poder mantenerse el vacío, el buque queda sin propulsión. Se fondea el ancla de estribor con tres paños de cadena y se sigue la rutina sondando los costados, estanques y sentinas. Se comprueba que hacen agua el rasel de proa y los doble fondos 1 y 2, comenzándose su achique de inmediato.

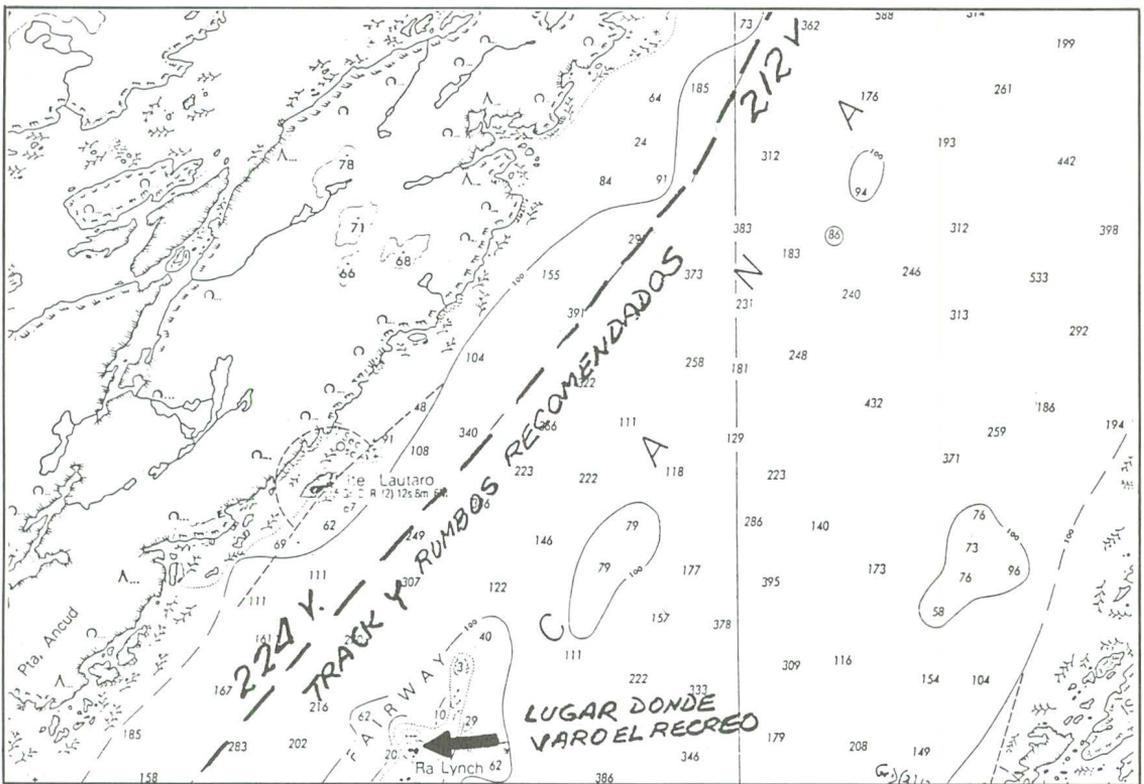
El tiempo se presenta malo con viento arrachado del nor-noroeste y marejada; sin embargo, la luz del día permite ver a escasos metros el casco náutico del vapor *Moraleda*. Las señales radiotelegráficas de auxilio no tienen respuesta; se ensaya con el equipo de emergencia del bote salvavidas, con idénticos resultados negativos. Mientras la inundación continúa aumentando se trata de lograr comunicaciones visuales con el faro del islote Fairway; como éstas fracasan, se envía un bote para tratar de transmitir desde allí el mensaje de auxilio. El Primer Ingeniero advierte al Capitán que las bombas de achique no dan abasto y que la inundación aumenta a razón de dos pulgadas por hora, aproximadamente. A las 7:30 horas el bote está de regreso informando que el faro tiene su equipo de radio fallado, por lo que el mensaje de auxilio no ha sido enviado.

A las 8 horas, debido al aumento del viento y marejada, la nave escora rápidamente a estribor, por lo que el Capitán teme un volcamiento y ordena alistar los elementos de abandono, al tiempo que dispone apagar fuegos y escapar la caldera para prevenir el peligro de explosión. La nave es abandonada, con la excepción del Capitán, el Primer y Segundo Ingenieros, Contraamaestre y un Timonel. Con la presión del vapor restante se continúa achicando sentinas. A las once de la mañana prácticamente ya no hay presión de vapor y cesa el achique completamente; continúa el mal tiempo y el buque sigue inundándose y tiende a adrizarse.

A las 16 horas se avista el gasero *Copérnico*, que viene tomando el canal Smyth; se pide auxilio por banderas y momentos más tarde esta nave se encuentra en el área y envía una embarcación a buscar al Capitán del *Recreo*, quien ya a bordo de esa nave informa por radio sobre el accidente al Gobernador Marítimo de Punta Arenas. Sin embargo, el *Copérnico* no puede auxiliar a la nave varada debido a las malas condiciones de tiempo, estar en bajamar, desconocer el fondo sobre el cual se encuentra el *Recreo* y estar cargado el buque con gas licuado, según manifiesta su Capitán. La Autoridad Marítima de Punta Arenas deja en libertad de acción al *Copérnico* para que siga viaje y autoriza al Capitán del *Recreo* para hacer abandono preventivo de la nave durante la noche y esperar la llegada de la *M/N Osorno*, que viene en su auxilio. En los momentos en que el Capitán con el resto del personal abordan el islote Fairway, el bote se estrella contra el roquerío destrozándose totalmente y perdiéndose además dos balsas que llevaban a remolque con víveres y efectos personales de la tripulación. El Capitán y los tripulantes del *Recreo* duermen esa noche en la casa del faro Fairway.

---

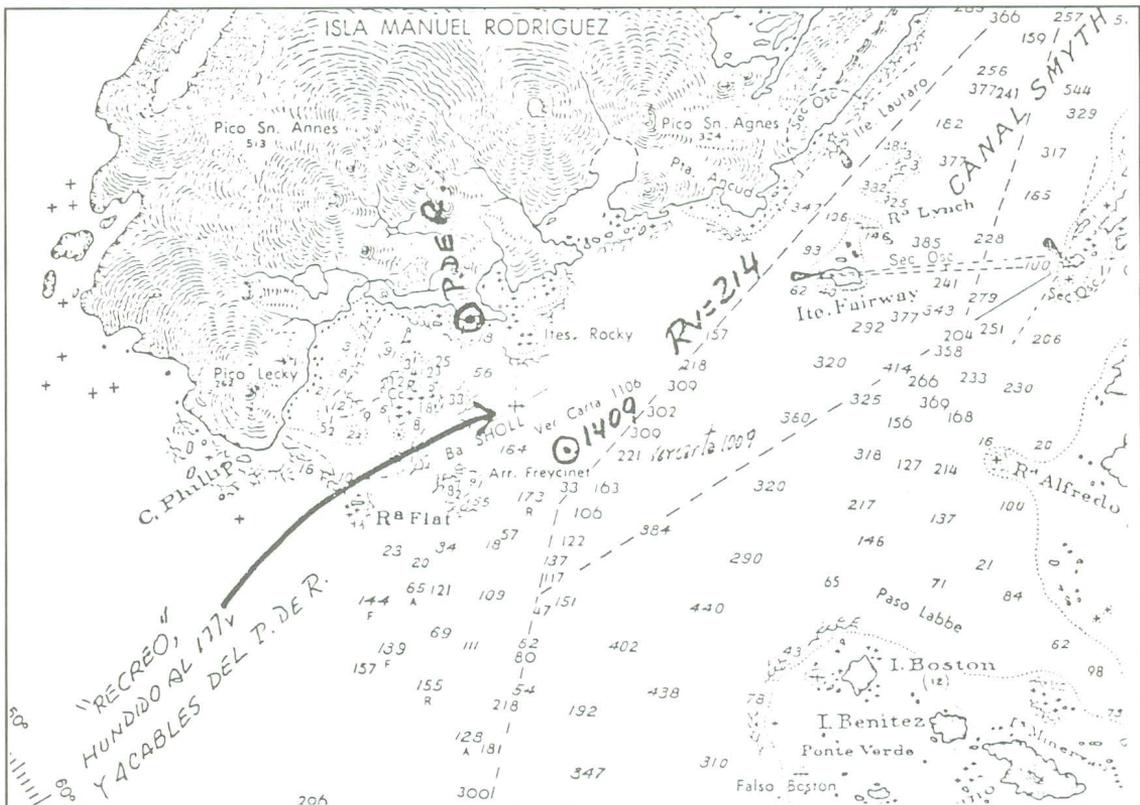
\* Relatos verídicos de naufragios y accidentes navales ocurridos en aguas chilenas, basados en antecedentes fidedignos consultados por el autor y cuyo contenido es de interés por ser experiencias que es conveniente aprovechar.



Al amanecer del domingo 3 de enero, por efecto de las mareas y las corrientes, el *Recreo* se encuentra flotando libremente, lo que aprovecha la tripulación para abordarlo y tratar de encender nuevamente los fuegos, sin lograrlo. A las 6:30 horas avistan al *Osorno* y por señales le piden un bote. A las 8:10 horas este buque —ya en el área— iza la señal xz del Código Internacional: —¿Debo dar a usted remolque? la contestación es con la letra "C": —Afirmativa. Después de casi seis horas de faenas dificultadas por el mal tiempo y la escora de más de 10 grados a babor que tiene el *Recreo*, el buque es fondeado en el tenedero más próximo, bahía Sholl, un poco más de dos millas al suroeste de Fairway. El *Osorno* continúa prestándole ayuda, entregando agua para la caldera de estribor primero y babor después, pero no puede achicarle las bodegas por falta de medios apropiados. En las últimas horas del día la situación ha mejorado bastante; la caldera de estribor entra en servicio y se comienza el achique del doble fondo 1; la caldera de babor comienza a levantar presión. El *Osorno* se dirige al islote para traer el resto del personal y los víveres dejados allí, tarea que cumple satisfactoriamente entregando además el bote salvavidas de estribor; la sonda del doble fondo 1 baja lentamente hasta 5 pulgadas, continuándose con el achique de las sentinas de las bodegas 1 y 2.

A la 1:25 horas la situación vuelve a empeorar, inundándose los doble fondos 1 y 2 y las sentinas de las bodegas 1 y 2, además de la sentina de la máquina. A las 3:50 horas la inundación es incontrolable, la nave se atraviesa a la mar y al viento que arrecia y la escora a babor está entre 20 y 25 grados. El Capitán hace Consejo de Oficiales y se acuerda trasladar la tripulación al *Osorno*. Se embancan los fuegos y se envía la gente al buque salvador en una embarcación de dicha nave. Su Capitán relata así los momentos del abandono definitivo del *Recreo*:

"0445 (4 de enero): Lancha del 'Osorno' se lleva tripulación, quedándome a bordo con el Primer Oficial. 0620 recibo mensaje del Capitán del 'Osorno' para que abandone buque. Contesto negativamente y envío al Primer Piloto a esa nave. 0700 regresa lancha con Segundo Piloto trayendo mensaje escrito del Capitán del 'Osorno' exigiéndome abandone mi nave, visto no podrá seguir prestándome auxilio por estar arreciando el mal tiempo haciendo peligrar la seguridad de su buque, pasajeros y tripulantes, por lo que zarparé en breves momentos. Contesto mensaje negativo, pidiendo venga a bordo Primer Ingeniero para efectuar una última inspección de la nave y posibilidad de salvarla. 0730 llega Primer Ingeniero y acompañado de él y Segundo Piloto se efectúa un reconocimiento a Sala de



Máquinas verificando que se está inundando rápidamente y se observa además una filtración en costado de babor debido a una posible partidura casco. Ante esta situación de inminente peligro de zozobrar y no contar con elementos propios ni pronta ayuda para salvarla, hago abandono total y definitivo del buque, trasladándome al 'Osorno' con Primer Ingeniero y Segundo Piloto. Todos siguieron a bordo de esta nave con destino a Valparaíso".

Cumpliendo instrucciones radiotelegráficas del Gobernador Marítimo de Punta Arenas, el Capitán de la m/n *Tocopilla* recaló con su nave el día 6 de enero de 1965 a bahía Sholl, constatando que en la situación donde debía encontrarse fondeado el vapor *Recreo* se veían únicamente dos trozos de madera aguantados por cabos, dejados seguramente por los tripulantes como boyarines ante un posible naufragio, y en los alrededores de estos maderos flotaban a la deriva gran cantidad de restos náufragos. Dicho Capitán efectuó la siguiente anotación en la hoja de acacimientos: "Situación buque a pique en cien metros roca Flat 242 punta Henry 262 islote Rocky 006. El vapor 'Recreo' se había ido finalmente a pique".

### El sumario

Instruida la Investigación Sumaria, el Fiscal da por fehacientemente probado que la varada del vapor *Recreo*, que originó posteriormente su pérdida total, se debió a que el Primer Piloto que iba de guardia en el puente, cumpliendo el turno de 04 a 08 horas, fue poco acucioso en llevar la derrota del buque desde que éste pasó a las 4:37 horas a la cuadra de la baliza de punta Buckley hasta que se varó, por las siguientes razones:

*Que el Piloto se limitó únicamente a tomar demarcaciones a la cuadra a puntos destacados de la costa, como se puede apreciar en la carta 1004 por la que llevaba la derrota. No existe en ella ninguna situación exacta del buque sobre el track.*

*Que al pasar a la cuadra del islote Tres Picos a las 5:30 horas, según su declaración y lo anotado en el bitácora, verificó en el canal Smyth una corriente hacia el este y pudo apreciar, al avistar parte de los islotes Viel, que el buque estaba desplazado a babor del rumbo que llevaba; sin embargo, ni en la*

carta, ni en el bitácora, ni en la declaración del timonel hay constancia de que hubiera ordenado enmendar el rumbo a estribor o tomado una situación exacta de la nave en esos momentos. Sólo hay constancia de que gobernaba al 194 del compás de gobierno, rumbo que el Fiscal estima estaba aproximadamente 4º más cerrado a babor del rumbo del track de la carta en ese lugar.

Que no avisó al Capitán del buque, a pesar de que las razones que tuvo para no hacerlo eran atendibles; las malas condiciones de tiempo, visibilidad y corriente que se le presentaron antes de pasar con el buque el paso Fairway.

Entre las diligencias del Fiscal figura la inclusión en autos de la Copia del Acta de Desviación de Ruta y Auxilio prestado por la motonave *Osorno* al vapor *Recreo* el día 3 de enero de 1965, en la que figura el Contrato de Remolque suscrito entre los Capitanes de dichos buques, en el que se establece lo siguiente:

1. Remolcarlo a puerto Sholl.
2. Si las circunstancias lo permiten, abarloarse a su costado para efectuar entrega de agua de caldera.
3. Mantenerse en atención para cualquier emergencia del vapor *Recreo*.
4. Conforme instrucciones del Gobernador Marítimo de Punta Arenas, mantenerse en cercanías del vapor *Recreo* para trasladar tripulación al norte en caso de abandono total de la nave.
5. El pago del presente contrato será de acuerdo a las Reglas de York y Amberes.
6. Cualquier duda respecto a lo establecido en este contrato quedará sujeto a arbitraje de las partes.

También se incluye en autos una declaración del Capitán del *Osorno*, en la que aclara algunos conceptos del acta suscrita por él y el Capitán del *Recreo*, en el sentido de que estima que con el asentimiento de éste efectuó una faena de salvataje, ya que la ayuda que le prestó fue después de ocurrido el siniestro, de vararse en las rocas de los islotes Fairway, en circunstancias de encontrarse este buque con sus máquinas fuera de servicio, sin agua para sus calderas y sin medio alguno de achique, derivando peligrosamente sobre los bajos de las islas Straggler y que al firmar dicho Capitán el acta dio su conformidad al contrato de remolque incluido en ella.

El Fiscal establece la responsabilidad que afecta al Primer Piloto en la varada que originó posteriormente la pérdida del vapor *Recreo*. Declara libre de responsabilidad al Capitán porque no se encontraba en el puente en el momento de la varada, sino que descansando después de casi dos días consecutivos de permanecer en él. Al mismo tiempo, el Fiscal estima acertadas las medidas del Capitán en los intentos de salvar la nave y en el abandono de la misma al no contar con medios de mantenerla a flote. Aprueba las actuaciones profesionales del Capitán del *Osorno*, expresando que ellas demuestran "gran espíritu de solidaridad humana, decisión y eficiente preparación profesional".

El 15 de marzo se nombró una Corte Marítima para que viera la causa, compuesta por un Capitán de Navío, dos Prácticos y un Capitán de Alta Mar; esta Corte se reunió y acordó esperar a que los afectados presentaran sus descargos antes de emitir su fallo.

El Primer Oficial formuló sus descargos, los que pueden resumirse así:

a) Hace una defensa del sistema de navegación de canales por "las cuadras" y "al ojo". Connota que el *Recreo* carecía de instrumentos electrónicos que le permitieran obtener buenas situaciones. Menciona las fuertes corrientes en la zona.

b) Manifiesta que no era posible hacer una apreciación exacta de la desviación del compás porque la nave iba cargada de fierro en grandes piezas y además están los desvíos locales. De allí —dice— que a su juicio es un poco difícil determinar si el rumbo estaba o no, matemáticamente hablando, 4º más cerrado a babor del track en ese lugar.

c) Que despertar al Capitán podría haber resultado contraproducente, pues sus reflejos no habrían reaccionado con normalidad.

d) Que la visibilidad se veía reducida por los chubascos y cerrazones y la velocidad de la nave por las limpiezas de fuego.

e) Que a su juicio, la varada fue producida por un fuerte golpe repentino de corriente que hizo derivar rápidamente la nave hacia los bajos que rodean el islote Fairway.

La Corte Marítima, después de examinar la Investigación Sumaria así como el resto de los antecedentes e interrogar al afectado, Primer Oficial de la nave, formuló los siguientes considerandos:

a) El rumbo a que se navegaba antes y en el momento del accidente (194 del compás de gobierno) no correspondía al que se debió seguir para salir por el paso Oeste.

b) *El oficial de guardia no calculó el andar del barco entre las dos situaciones que él declara haber tenido a las 5:05 y 5:30 horas.*

c) *Al apreciar que le afectaba cierta corriente que desplazó su buque hacia el este, no la consideró para tomar el rumbo de salida del canal Smyth por el paso Oeste.*

d) *No se llevó un control adecuado de la navegación; se desconocía los desvíos, en circunstancias que la nave transportaba un cargamento de fierro consistente en chatarra y desperdicios para fundición.*

e) *El oficial de guardia no avisó al Capitán del cambio experimentado en las condiciones atmosféricas y estado del tiempo.*

f) *Este mismo oficial no atinó en momento alguno a tomar las precauciones elementales aconsejables y necesarias en caso de cerrazones, neblina o duda, como ser, prevenir a la máquina, disminuir el andar, colocar vigías, etc.*

Concluye que el accidente se debió a una navegación descuidada y a la falta de acciosidad de parte del Primer Oficial, al cual le cabe responsabilidad. Establece que no le cabe responsabilidad al Capitán por no haber sido avisado.

Finalmente, deja constancia que dadas las condiciones en que prestó ayuda el *Osorno*, ésta se considera "faena de salvataje".

La Autoridad Marítima conoció la causa y el fallo de la Corte Marítima y resolvió devolver los antecedentes a este tribunal para que dictaminara si al producirse el accidente hubo imperiosa necesidad de apagar las calderas de la nave y si considerando el lapso transcurrido desde que el buque flotó nuevamente hasta ser remolcado por el *Osorno* no fue posible hacer funcionar la máquina principal o emplear cualquier medio a fin de tratar de varar el barco para evitar su hundimiento.

La Corte Marítima se reunió y emitió su segundo fallo el 30 de abril, determinando que la medida de seguridad tomada por el Capitán en el momento del accidente, en el sentido de apagar las calderas y hacer escapar el vapor fueron las más necesarias en resguardo de las consecuencias de una rápida inundación, dado que se trataba de una nave antigua, cargada de chatarra. Con respecto al lapso transcurrido desde que el buque flotó hasta ser remolcado por el *Osorno*, la Corte recuerda que el *Recreo* tenía los inyectores tapados lo que le impedía toda clase de maniobra. La Corte Marítima estimó, por tanto, que las medidas de salvataje que se tomaron correspondían a las que, en tales circunstancias, aconseja la prudencia.

Dicha Corte volvió a reunirse el 13 de agosto de 1965 para emitir un pronunciamiento en el sentido de si la faena realizada por el *Osorno* en el accidente sufrido por el vapor nacional *Recreo* era o no una faena de salvataje.

El Acta de dicha reunión señala lo siguiente:

*Del estudio y debate sobre las condiciones que se requieren para desempeñar y satisfacer una faena de salvataje, se establecen las siguientes:*

a) *Que el buque se encuentre en condición real de peligro que torne angustiosa su situación.*

b) *Que es regla primordial e internacionalmente aceptada que el peligro no deberá ser sólo imaginativo, quedando al criterio del Capitán calificar su verdadera situación, ya que no existen reglas estrictas que especifiquen los grados de peligro en que debe encontrarse un buque para solicitar auxilio.*

c) *Que un Capitán razonablemente prudente no puede negarse a aceptar la ayuda que se le ofrece cuando sabe que su buque se encuentra en una situación de inminente peligro que compromete la vida de sus tripulantes, el barco y la carga en general; menos podría negarse si estima o vislumbra una remota ocasión de evitar una pérdida total mediante una oportuna ayuda.*

d) *Que el buque afectado no pueda corresponder con elementos o ayuda material alguna durante el curso de la operación de salvataje que le presta el barco salvador.*

Luego, la Corte Marítima analizó por separado los conceptos emitidos respecto del origen de la determinación del Capitán del *Recreo* de aceptar la ayuda ofrecida por el capitán del *Osorno*, estableciendo que:

a) *El vapor "Recreo" varó a las 5:58 del 2 de enero de 1965 en la roca Lynch de los islotes Fairway; sufrió graves averías en el casco, con inundaciones en sus bodegas, que sumadas a las condiciones climáticas reinantes de encontrarse en lugar rocoso y apagados sus fuegos debido al riesgo de explosión que corría por inundación posterior del departamento de calderas, cerciora el hecho de que este buque se encontraba en situación de inminente peligro.*

b) *El peligro que amenazaba al vapor "Recreo", a su tripulación y cargamento no era, por tanto, imaginativo, dada la aflictiva situación en que se encontraban.*

c) *Tomando en consideración concienzudamente esta situación aflictiva en que se encontraba su nave, el Capitán del "Recreo" aceptó la ayuda que le ofrecía el vapor "Osorno", contando con las esperanzas lógicas que esta oportuna ayuda aminoraría el peligro al que, sin ella, el barco se vería afrontado.*

d) *El vapor "Recreo", en el estado en que se encontraba, no pudo corresponder con elementos de ayuda material durante la operación de salvataje que efectuó el "Osorno".*

Atendidos los considerandos anteriores y analizados éstos a conciencia, los miembros de la Corte Marítima, por unanimidad, establecieron:

*Que en la faena de auxilio y remolque del vapor "Recreo" por el "Osorno" concurrieron hechos que demostraron que un buque, con su Capitán y tripulación, afrontaron un peligro, desarrollando esfuerzo y trabajo para que otro buque, en determinado momento crítico, se beneficiara con ello.*

*Que la ayuda ofrecida y luego consumada por el "Osorno" al vapor "Recreo" debe ser considerada, para los efectos marítimos y comerciales, como un acto de salvataje o salvamento.*

El 20 de diciembre de 1965 el Director del Litoral emite su fallo definitivo, el que contiene los considerandos del Fiscal y de la Corte, agregando "...que las medidas de seguridad tomadas por el Capitán de la nave fueron ejecutadas con mucha precipitación".

En la parte resolutive se sanciona, en consecuencia, al Capitán del *Recreo*.

Debe mencionarse que aún hubo un trámite posterior al fallo del Director del Litoral, consistente en un reclamo interpuesto por el Primer Piloto ante la Contraloría General de la República, organismo que emite un informe que en su parte final expresa:

*En estas circunstancias, la Contraloría General no puede revisar una decisión adoptada por el Director del Litoral respecto a una materia que es de su exclusiva competencia y que la Ordenanza de la Armada declara inapelable.*

\* \* \*

Es interesante analizar este accidente en el aspecto salvataje, a la luz de las ideas actuales sobre la materia.

— *Evaluación de la urgencia.* Se estima correcta por parte del Capitán, ya que se recomienda reaccionar en forma excesiva por el lado de la seguridad que retrasa la acción con la esperanza que la situación pueda mejorar. Debe suponerse que ésta no mejorará. En el caso del *Recreo*, la mayor parte de los factores que se consideran para evaluar la urgencia eran desfavorables: Proximidad con la costa (se estaba ya en ella), condiciones meteorológicas y del mar, corrientes, mareas, posibilidad de fondeadero seguro, daño sufrido, riesgo de mayores averías, perspectivas de mantener comunicaciones, mano de obra y materiales.

— *Obtención de ayuda.* Se estima correcta la decisión de desestimar la ayuda del gasero *Copérnico*. De acuerdo con los conceptos actuales, no sólo debe preservarse la vida humana, la carga y la nave, sino también el medio; en tal sentido, un gasero cargado no es el buque más indicado para prestar ayuda.

Sobre los términos contractuales de la ayuda prestada por el *Osorno* al vapor *Recreo* observamos que las partes firmaron un Acta de Desviación de Ruta y Auxilio en la que figura el Contrato de Remolque suscrito entre ambos Capitanes. En este documento se enumeran las faenas a cumplir por el *Osorno*, se estipula que el pago será de acuerdo a las Reglas de York y Amberes y que las dudas quedarán sujetas a arbitraje. Lo que procede es ofrecer para el contrato el Formulario Estándar de Acuerdo de Salvataje del Lloyd's, que brinda protección a ambas partes y evita cualquier demora en la ayuda. Dicho formulario fue revisado en 1980 y la edición en uso en nuestros días tiene la referencia LOF 80.

En este caso los Capitanes no hicieron referencia a ninguno de los formularios, aunque con posterioridad a los hechos el Capitán del *Recreo* trató de introducir la cláusula *No cure-No pay*, lo que fue rechazado por el salvador. En verdad, esta cláusula debe establecerse en el mensaje verbal o radiotelefónico que cierra el contrato: "Acepto servicios de salvataje sobre la base Formulario Estándar... No cure-No pay".

Cabe agregar que si el Capitán estima que los términos del salvador son inmoderados o excesivos y está urgido de ayuda debe registrar una protesta, lo que en este caso no hizo, por lo que

las condiciones de la asistencia deben ser las suscritas en el Acta de Desviación de Ruta y Auxilio, mencionada. No obstante, creemos que el salvataje tuvo éxito por lo menos en dos aspectos:

1) Preservación de la vida humana, ya que movilizó a los náufragos durante las faenas y posteriormente los embarcó y transportó sanos y salvos a Valparaíso.

2) Preservación del medio, ya que sacó la nave de un sector de bajos fondos y roqueríos para fondearla en mayores profundidades, quedando finalmente hundida en cien metros.

En este caso no se fijó tarifa alguna, global o diaria.

Las Reglas de York y Amberes, que citan ambos Capitanes en su contrato, regulan el mecanismo de liquidación si el accidente es declarado Avería Gruesa, pero en ningún caso contemplan los términos de pago de servicios por salvataje. Por otra parte, al perderse la nave con posterioridad a los servicios prestados desaparece la condición de Avería Gruesa, para transformarse en pérdida total, y los aseguradores deben pagar a los propietarios todo el valor asegurado.

El acuerdo de los Capitanes se asemeja en mucho a lo que se conoce con el nombre de Servicios Bajo Contrato, ya que no se establece la condición *No cure-No pay* y en cambio se especifica los servicios que se realizarán. No obstante, la redacción del punto 6 mantiene la ambigüedad respecto a la liquidación de los costos de salvataje, ya que a la letra dice: "Cualquier duda respecto a lo establecido en este contrato quedará sujeto a arbitraje de las partes".

Si se hubiese hecho mención a la "remuneración del salvador", en vez de las "dudas", el contrato habría sido un instrumento más útil para las diligencias que siguieron al accidente.

Hemos visto que la Corte Marítima, convocada para determinar si la faena realizada por el *Osorno* fue o no salvataje, se pronunció afirmativamente. Pero la cuestión del pago de dicho salvamento dependía de los términos del contrato suscrito en el lugar de los hechos, el que adoleció de los defectos que aquí han sido analizados. Debemos concluir que en casos como éste, en que las condiciones de tiempo apremian, los Capitanes pueden suscribir un acuerdo verbal, radiotelefónico o escrito en que acepten un formulario del Lloyd's, como por ejemplo el LOF 80, bajo la condición *No cure-No pay*, manteniendo el principio de no retrasar la ayuda.

— *Comunicaciones.* El vapor *Recreo* no pudo hacer uso de su estación de radio, de suerte que no se cursó ninguno de los tipos de mensajes que prescriben las reglas: De advertencia (TTT/Securité), urgencia (XXX/Pan) o Socorro (SOS/Mayday).

En el sumario hay constancia que el Capitán usó las radioestaciones del *Copérnico* y *Osorno* para mantener informada a la Autoridad Marítima de lo que ocurría, pero ignoramos si informó debidamente a su armador u operador.

