ESCAMPAVIAS DE VAPOR QUE HA OPERADO LA ARMADA DE CHILE

Federico Thomas Cavieres
Capitán de Fragata (R)

Introducción

En la Armada de Chile se da el nombre de escampavías a embarcaciones de alrededor de unas 800 toneladas, generalmente provistas de un poderoso cabrestante, una buena pluma para maniobras, gaviete y una o más bodegas, que realizan toda clase de labores marineras y trabajos auxiliares, ya sea para la Fuerza Operativa o en cumplimiento de misiones independientes.

Actúan especialmente en el enjambre de canales e islas de los archipiélagos que existen desde Puerto Montt al sur, cumpliendo sus tareas en forma abnegada y silenciosa, navegando bajo la lluvia, la nieve y el viento, muchas veces con temperaturas bajo cero, a veces soportando temporales que parecen aún más grandes ante la pequeñez y fragilidad de estas naves.

Dentro de sus quehaceres están las faenas de anclas y de boyas, para las que usan sus robustos cabrestantes y emplean sus gavietes; el remolque de embarcaciones averiadas, el salvamento de naves y la rebusca y rescate de náufragos.

Una de sus principales misiones es la de mantener funcionando en buena forma las ayudas a la navegación a lo largo de nuestras costas, es decir, mantener encendidas las luces de los faros, ya sea sin guardián o con ellos; abasteciendo a estos últimos y cuando es necesario efectuar el traslado de los fareros con sus familias y enseres, lo que a veces da lugar a hechos que originan sabrosísimas anécdotas, debido a la gran variedad de situaciones especiales que suelen presentarse.

Estos buques también deben abastecer los puestos de señales visuales instalados en nuestras islas del sur y transportar pasajeros y carga para los colonos chilenos, a quienes sin la ayuda del transporte marítimo proporcionado por la armada les sería muy difícil si no imposible continuar laborando en esos lugares remotos situados en el laberinto de islas y canales australes. Ellos reciben medicinas, vestuarios y víveres y despachan sus productos, entre los que muchas veces figuran animales en pie, hacia los centros de consumo. En muchas ocasiones la ayuda médica proporcionada por estos buques es la única con que pueden contar esos esforzados chilenos que hacen patria en aquellas apartadas regiones.

Sin lugar a dudas, una de las tareas más relevantes de las escampavías ha sido la de explorar las regiones desconocidas de la zona de los canales y efectuar trabajos hidrográficos para levantar las cartas náuticas necesarias para navegar en forma segura. También han participado en la construcción e instalación de muchos de los faros, balizas y otras ayudas a la navegación que señalizan nuestras costas, necesarias para una navegación expedita. Muchas veces sus buzos —operando desde sus chalupas— han contribuido a señalar y aun a

eliminar peligros submarinos, ocultos, para la navegación.

Cuando se unen a la escuadra efectúan múltiples tareas auxiliares, como servir de buques aguateros, remolcadores de blancos y muchas otras.

Como podemos apreciar, estos versátiles buques cumplen múltiples funciones y constituyen una magnífica escuela marinera para los jóvenes Oficiales y Gente de Mar que los tripulan, complementando su variado quehacer con el de mostrar nuestro pabellón y hacer respetar la soberanía del país en la parte austral de nuestro territorio.

Escampavías que ha operado nuestra armada

Las escampavías que ha operado la Armada de Chile han sido muchas veces adaptaciones de buques de diversos tipos y tamaños y sólo algunas de ellas han sido construidas como tales. Los buques de otro tipo que han sido adaptados para cumplir funciones como escampavías han sido, principalmente: Transportes, minadores, patrulleros, remolcadores de alta mar y otros, los que en la literatura y documentos referentes a esta materia aparecen indistintamente como escampavías o por el tipo particular de buque al que pertenecen.

Entre los primeros buques que aparecen cumpliendo funciones de escampavías están dos de los vapores que en 1865 adquiriera el Gobierno de Chile en Estados Unidos, por intermedio de Benjamín Vicuña Mackenna, para hacer frente a la guerra con España. Estos buques de madera, construidos en 1860, eran el *Ancud* (ex *Cherokee*), y el *Arauco* (ex *Ne Shaw Nork*). También figuran entre las primeras escampavías de vapor la *Princesa Luisa*, que era un vapor de 120 toneladas de desplazamiento, construido en 1870, y que en 1880 participó en el bloqueo al Callao y el 3 de junio fue denominado *Lautaro*, nombre que conservó hasta el 20 de julio de 1904, fecha en que fue denominado *Contramaestre Micalvi* (I), siendo dado de baja del servicio el 22 de abril de 1910.

Digna de mención es la escampavía *Toro*, que fue un vapor de 150 toneladas de desplazamiento construido en 1874 y adquirido en 1879, que participó en la Guerra del Pacífico en los convoyes a Pisagua en 1879 y a Paracas y en el desembarco de Lurín en 1880. Terminada la guerra se le destinó a comisiones hidrográficas, siendo dado de baja en 1910, después de más de 30 años de servicios.

Hubo también escampavías bastantes pequeñas, como la *Gaviota* y el *Rimaquito*, vapores de 30 toneladas (supuestamente netas), construidos en 1875; la primera participó en operaciones menores en 1879, sirviendo posteriormente como escampavía hasta 1895, completando 20 años de servicios; la última formó parte del convoy de la Expedición Lynch y después continuó sirviendo como escampavía hasta 1885, completando 10 años de servicios.

De tamaño ligeramente mayor era la escampavía *Valparaíso*, de 50 toneladas (probablemente netas), construida en 1870, adquirida en 1882 y dada de baja después de la Revolución de 1891.

En 1889 fueron adquiridas en Francia dos escampavías de madera de 150 toneladas de desplazamiento y 10 nudos de andar, que vinieron a llenar una sentida necesidad para el servicio de faros y señalización marítima y otras necesidades de la escuadra. Estos buques, el *Cóndor* y el *Huemul*, dotados de un aparejo de velas cuchillas para navegar a la vela, se hicieron famosos por la pérdida de sus hélices, especialmente el *Cóndor*, cuya superación nos llena de orgullo y constituye una muestra de lo que se puede hacer cuando existe voluntad, iniciativa y tesón.

En 1895 fue comprada la escampavía *Yáñez*. En 1898 el Gobierno de Chile compró el vapor aguador peruano *Juanito*, el que fue transformado en carbonero y se desempeñó como escampavía, con el nombre *Pisagua*, hasta el 27 de marzo de 1926, fecha en que naufragó a la salida de Coronel al ser chocado por el vapor *Magallanes*.

El año 1900, en los astilleros Lever & Murphy y Cía. de Caleta Abarca, en la bahía de Valparaíso, se puso la quilla de la escampavía *Meteoro*, construida de acero; este buque fue lanzado al agua el 24 de noviembre de 1901 y sirvió en la armada hasta el 18 de mayo de 1918, fecha en que naufragó en punta Dungeness, completando 18 años de servicios.

Otro buque construido en el país por aquella época fue la escampavía *Valdivia*, cuya construcción se efectuó en Valdivia, iniciándose en 1903 y terminándose en 1905, año en que fue entregado a la armada. Era de fierro y de 800 toneladas de desplazamiento. En 1909 fue rematado en Valparaíso y navegó como mercante, naufragando en 1917, entre Coquimbo y Valparaíso.

La escampavía *Gálvez*, puesta en servicio en 1897, después de un tiempo pasó a desempeñarse como remolcador en Talcahuano, permaneciendo en servicio hasta 1965, completando 59 años de servicios, lo que es digno de ser destacado.

El año 1908 la armada compró a la Compa-

ñía Yelcho y Palena un vapor que nombró *Yelcho*, que en 1916 se hizo famoso al mando del Piloto Pardo. En 1909 entró en servicio la escampavía *Porvenir*, que estuvo en servicio activo hasta 1930, completando 21 años de servicios. En este mismo año se compró a la Sociedad Ganadera de Magallanes la escampavía *Aguila*.

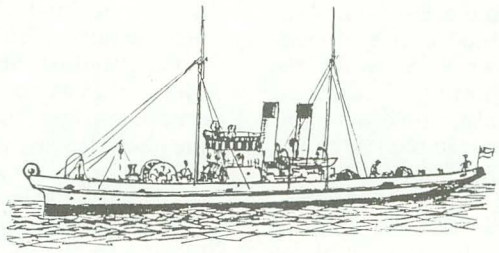
En 1916 fue construido en Inglaterra un remolcador de alta mar que fue empleado por la Armada Real hasta 1919 con el nombre HMS *Stoic*. Este buque fue adquirido por Chile en 1920 para desempeñarse como escampavía con el nombre *Piloto Sibbald*, llegando a ser el mejor remolcador y aguatero que tuvo la armada en muchos años.

En 1919 fueron comprados en Alemania los minadores *Elicura, Orompello, Leucotón* y *Colo Colo*, los que se dempeñaron principalmente como escampavías y cumplieron servicios por cerca de 30 años.

El año 1928 fue adquirido en Alemania el transporte *Micalvi*, el cual fue destinado al Apostadero de Magallanes para servir como escampavía y transporte regional, especialmente en la zona del canal Beagle, área que precisaba y aún requiere una constante vinculación y enlace permanente con Punta Arenas, para las necesidades de sus pobladores, aislados en remotos e inhóspitos parajes del archipiélago fueguino. Este buque fue dado de baja el 31 de mayo de 1961, siendo destinado a pontón después de 33 años de servicios en la armada.

Había varias escampavías que por su edad ya no podían seguir prestando servicios; por eso el 14 de marzo de 1929 se firmó un contrato para construir en Gran Bretaña los remolcadores de alta mar *Cabrales*, *Sobenes*, *Galvarino*, *Janequeo* y *Colo Colo*, los que llegaron al país a comienzos de 1931 y constituyeron los mejores buques que ha tenido la armada para faenas de boyas y faros en la región de los canales, por la robustez de su casco, su espléndido y poderoso cabrestante, aptos para navegar en parajes de difícil geografía y levantar pesadas cadenas, desempeñando toda clase de labores propias de las escampavías, razón por la que muchas veces se les conoce como tales.

A continuación daremos las principales características que hemos logrado reunir de los buques de vapor que con la denominación de escampavías ha operado la Armada de Chile.



VAPOR "ANCUD" (III; ex *Cherokee*)

Año de construcción: 1860.

Año entrada en servicio: 1865.

País: Estados Unidos.

Material de construcción: Madera.

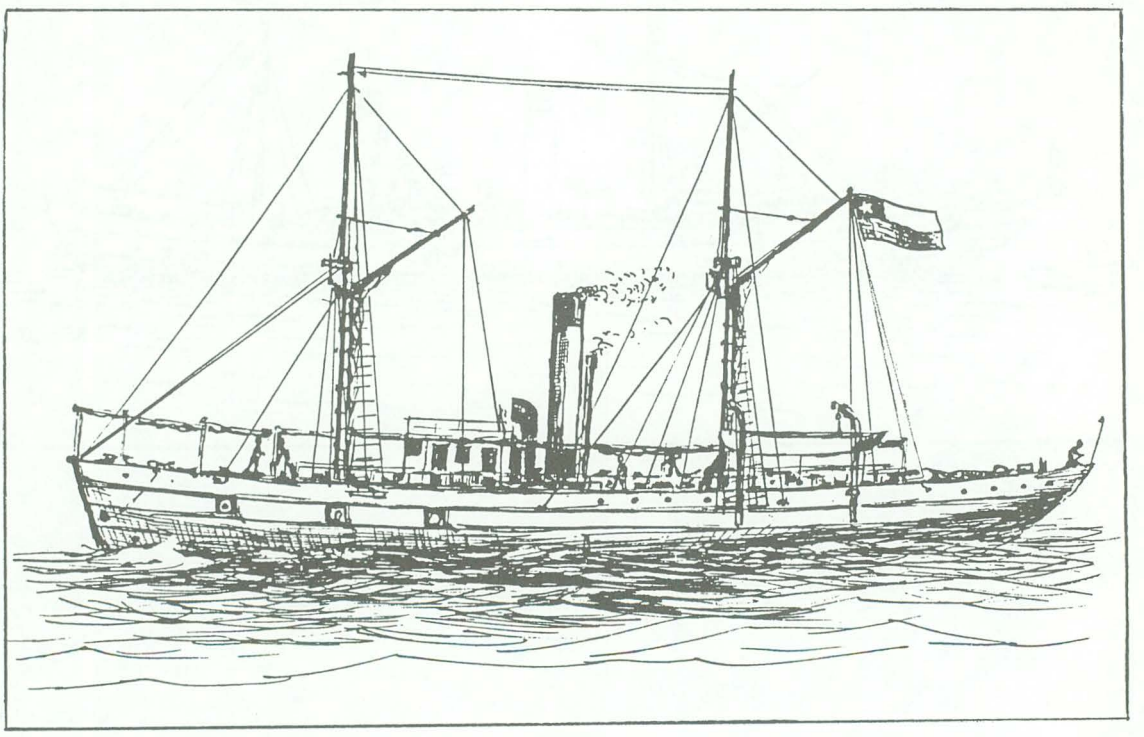
Desplazamiento: 675 t.

Máquinas motrices
- Número: 1.
- Tipo: De balancín de cilindros verticales, de 28 a 30 rpm a toda fuerza.
  Las bielas transmitían el movimiento a un eje que llevaba un volante provisto de dientes de madera que engranaban en un piñón fijo al eje de la hélice, cuya relación era de 1:2,5 entre sí.

Calderas
- Número: 2.
- Tipo: Prismáticas de tubos de fuego.
- Presión de trabajo: 25 lb/pulg^2 (probablemente).

Propulsores
- Número: 1.
- Tipo: Hélice de paso fijo.

Observaciones: Ver nota 1.



VAPOR "ARAUCO" (ex *Ne Shaw Nork*)

Año de construcción: 1860.

Año entrada en servicio: 1865.

País: Estados Unidos.

Material de construcción: Madera.

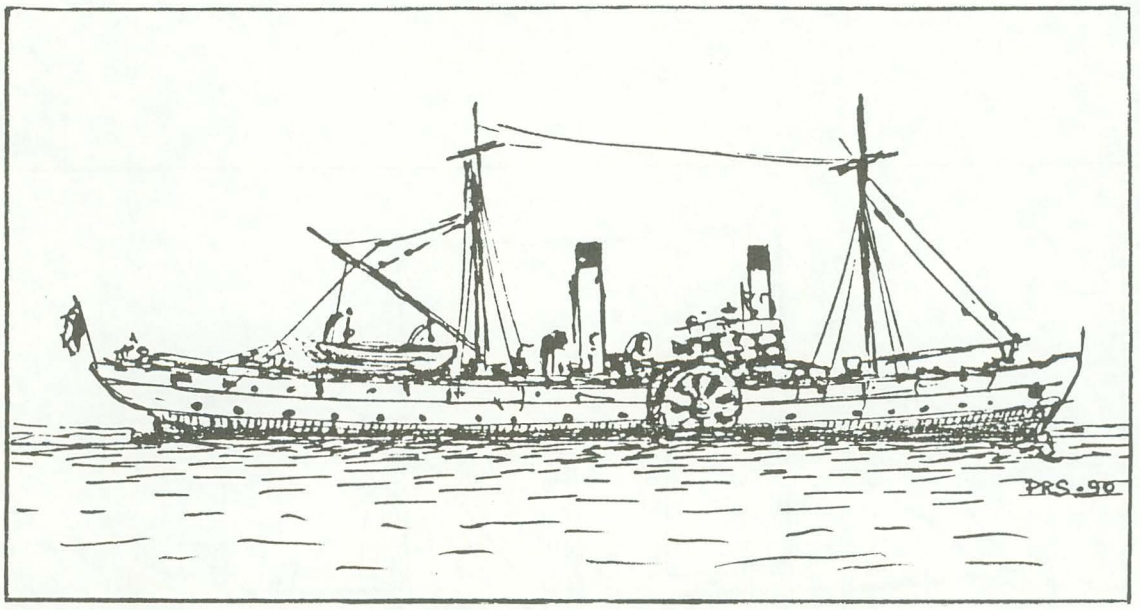
Desplazamiento: 1.400 t.

Máquinas motrices
— Número: 2.
— Tipo: De balancín.
— Potencia: 600 IHP.

Calderas
— Número: 2.
— Tipo: Prismáticas de tubos de fuego.
— Presión de trabajo: Probablemente 25 lb/pulg^2.

Propulsores
— Número: 2.
— Tipo: Ruedas de paletas, laterales.

Observaciones: Ver nota 2.



ESCAMPAVIAS "CONDOR" (III) Y "HUEMUL" (II)

Año de construcción: 1889.
Año entrada en servicio: 1889.
País: Francia.
Constructor del casco: Forges et Chantiers de la Mediterranée, Tolón.
Desplazamiento: 150 t.
Dimensiones
— Eslora total: 100' 8".
— Manga: 18' 9".
— Puntal: 15' 8".
— Calado a proa: 7'.
— Calado a popa: 11'.
— Calado medio: 9'.
Velocidad
— Máxima (155 rpm): 13 nudos.
— Económica (120 rpm): 7 nudos.
Máquinas motrices
— Número: 1.
— Tipo: Recíproca vertical de triple expansión.
— Potencia: 251 IHP.

Calderas
— Número: 1.
— Tipo: Cilíndrica, llama de retorno.
— Presión de trabajo: 140 lb/pulg^2.

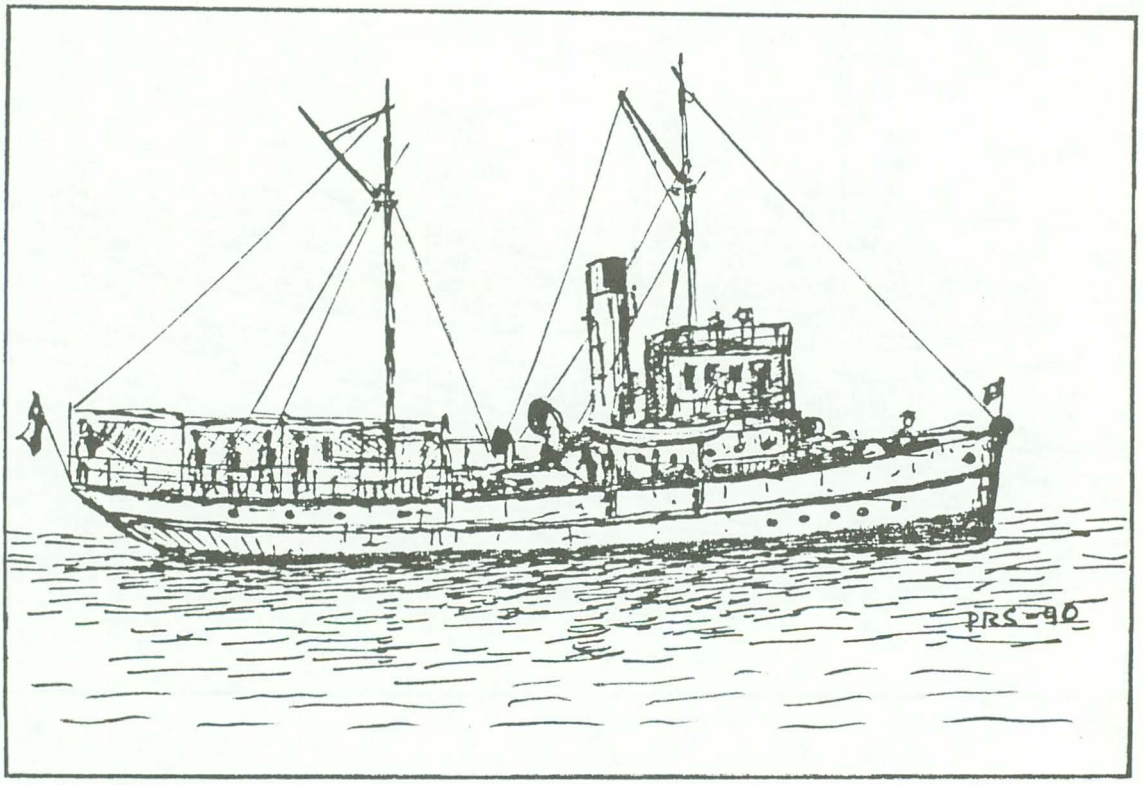
Combustible
— Carbón.
— Capacidad de carboneras: 22,5 t (más 7,5 t extras).

Propulsores
— Número: 1.
— Tipo: Hélice de paso fijo de tres aspas.
— Paso: 8' 6".

Armamento
— Mayor: Un cañón Hotchkiss de 37 mm.
— Menor: 3 carabinas Mausser de 7 mm.
4 revólveres Galand de 7 mm y 6 hachas de abordaje.

Dotación: 27 hombres.

Observaciones: Ver nota 3.



ESCAMPAVIA "YAÑEZ"

Año de construcción: 1889.

Año entrada en servicio: 1895.

País: Inglaterra.

Desplazamiento: 126 t.

Dimensiones
- Eslora total: 102' 9".
- Manga: 19' 6".
- Puntal: 11' 6".

Velocidad: Máxima, 10 nudos.

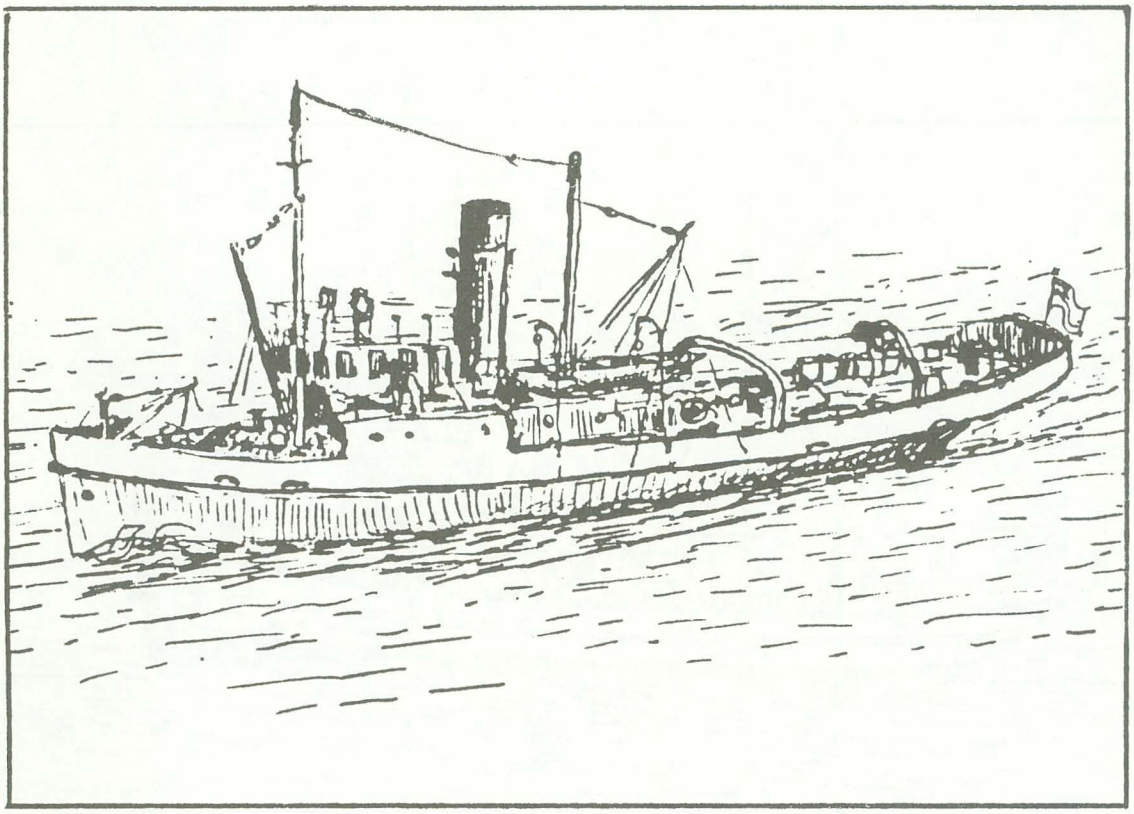
Máquinas motrices
- Número: 1.
- Tipo: Recíproca vertical de triple expansión.
- Potencia: 400 IHP.

Calderas
- Número: 1.
- Tipo: Cilíndrica, llama de retorno.
- Presión de trabajo: 130 lb/pulg^2.

Combustible: Carbón.

Propulsores
- Número: 1.
- Tipo: Hélice de paso fijo.

Dotación: 21 hombres.



ESCAMPAVIA "METEORO" (II)

Año de construcción: 1900.

Fecha de lanzamiento: 24 de noviembre de 1901.

País: Chile.

Constructor del casco, máquinas y calderas: Lever & Murphy y Cía., Caleta Abarca.

Material empleado: Acero.

Desplazamiento: 800 t.

Dimensiones
- Eslora total: 160' 7.7/20".
- Manga: 26' 1/2".
- Puntal: 15' 4/25".
- Calado medio: 11'.

Velocidad
- Máxima: 13 nudos.
- Económica: 10 nudos.

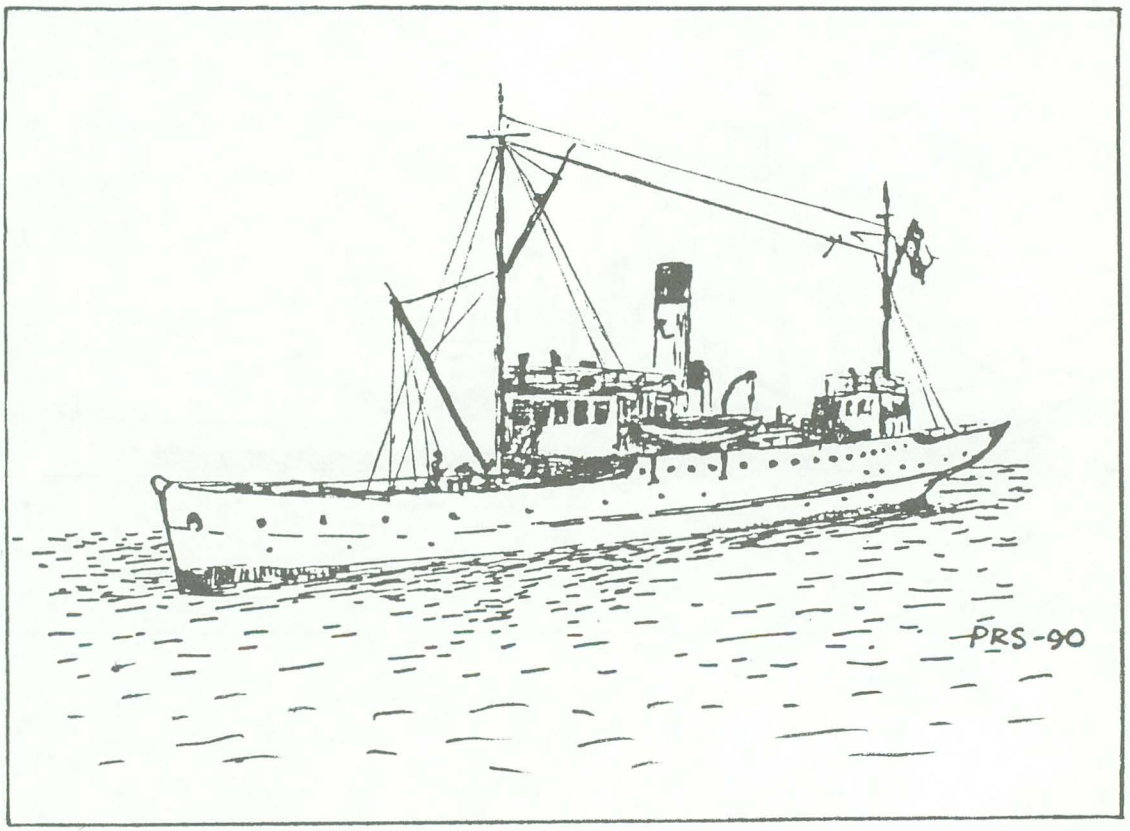
Máquinas motrices
- Número: 2.
- Tipo: Recíprocas verticales de triple expansión de tres cilindros con condensador de superficie.

Calderas
- Número: 2.
- Tipo: Cilíndricas, llama de retorno.
- Constructor: Lever & Murphy y Cía.

Propulsores
- Número: 2.
- Tipo: Hélices de paso fijo de 3 palas.

Dotación: 28 hombres.

Observaciones: Ver nota 4.



REMOLCADORES "GALVEZ" Y "ORTIZ"

Año de construcción: 1896.

Año entrada en servicio: 1897.

País: Escocia (Paisley).

Constructor del casco: Fleming & Ferguson Ltd.

Material de construcción: Fierro.

Desplazamiento: 450 t.

Dimensiones
- — Eslora total: 111'.
- — Eslora entre perpendiculares: 105'.
- — Manga: 22' 6".
- — Puntal: 19' 4".
- — Calado medio: 12' 9".

Velocidad: 9 nudos.

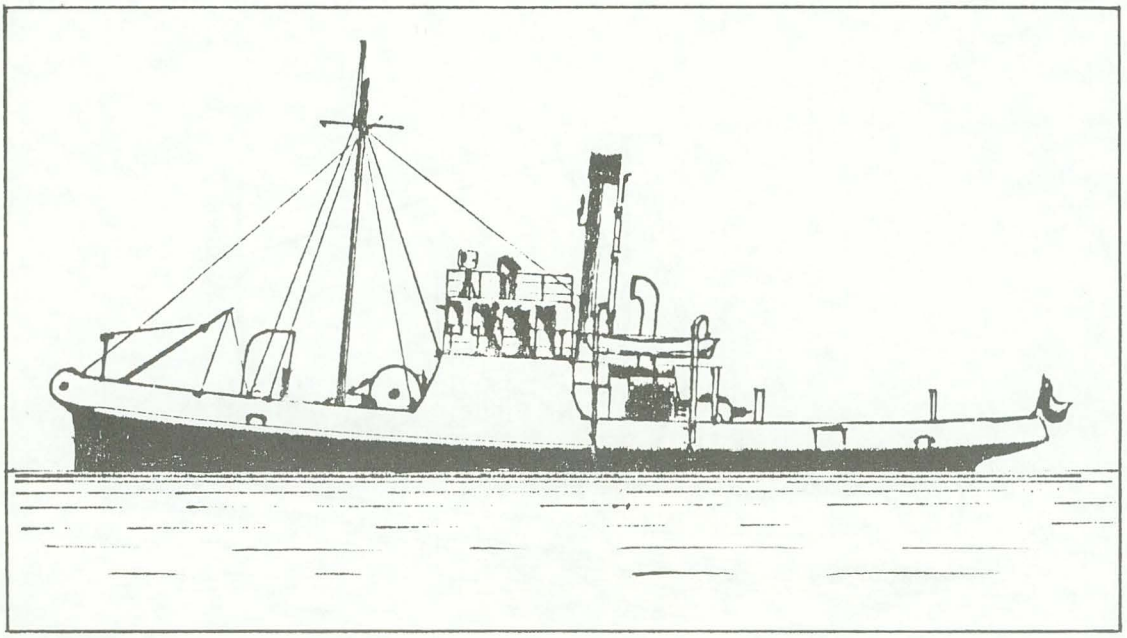
Máquinas motrices
- — Número: 1.
- — Tipo: Recíproca vertical de triple expansión.
- — Potencia: 400 IHP.

Calderas
- — Número: 1.
- — Tipo: Cilíndrica, llama de retorno.
- — Presión de trabajo: 120 lb/pulg^2.

Combustible: Carbón.

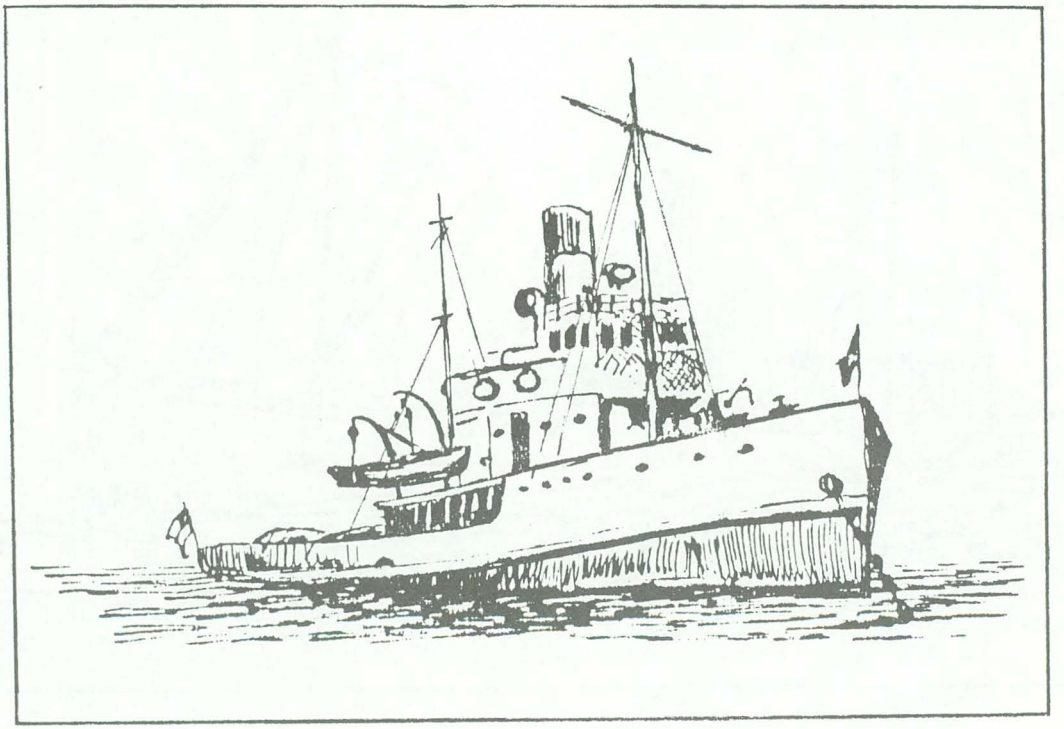
Propulsores
- — Número: 1.
- — Tipo: Hélice de paso fijo.

Dotación: 10 hombres.



ESCAMPAVIA "YELCHO"

Año de construcción: 1906.
Año entrada en servicio: 1908.
País: Escocia (Greenock).
Desplazamiento: 467 t.
Dimensiones
— Eslora total: 126' 10".
— Manga: 23'.
— Puntal: 18'.
— Calado medio: 10'.
Velocidad
— Máxima (120 rpm): 14,8 nudos.
— Económica (96 rpm): 11,8 nudos.
Máquinas motrices
— Constructor: Huir & Houston (Glasgow).
— Número: 1.
— Tipo: Recíproca vertical Compound.
— Potencia: 350 IHP.
Calderas
— Constructor: Huir & Houston (Glasgow).
— Número: 1.
— Tipo: Cilíndrica, llama de retorno.
— Presión de trabajo: 130 lb/pulg^2.
Combustible: Carbón.
Capacidad de carboneras: 40 toneladas (más 20 t aparte).
Propulsores
— Número: 1.
— Tipo: Hélice de paso fijo de cuatro aspas.
— Material: Fierro fundido.
— Paso: 12' 6".
Armamento:
— Mayor: 1 cañón Hotchkiss de 37 mm.
— Menor: 7 rifles Mausser de 7 mm,
3 revólveres Smith & Wesson de 9 mm,
5 hachas de abordaje.
Dotación: 18 hombres.
Observaciones: Ver nota 5.



ESCAMPAVIA "PORVENIR"

Año de construcción: 1906.

Año entrada en servicio: 1909.

País: Noruega (Cristianía).

Desplazamiento: 450 t.

Dimensiones
- Eslora: 127' 2.1/2".
- Manga: 20'.
- Puntal: 14' 9".

Velocidad
- Máxima: 13,5 nudos.
- Económica: 11 nudos.

Máquinas motrices
- Número: 1.
- Tipo: Recíprocas vertical de triple expansión.
- Potencia: 300 IHP.

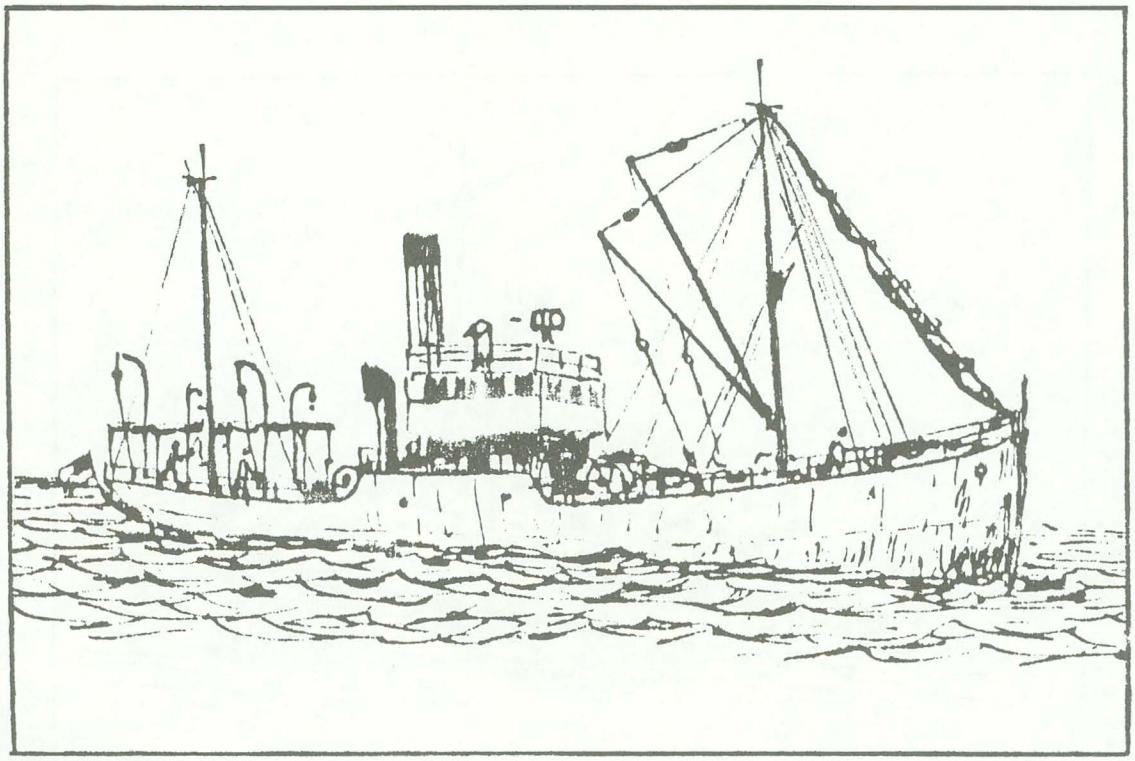
Calderas
- Número: 1.
- Tipo: Cilíndrica, llama de retorno.
- Presión de trabajo: 130 lb/pulg^2.

Combustible: Carbón.

Capacidad de carboneras: 38 t.

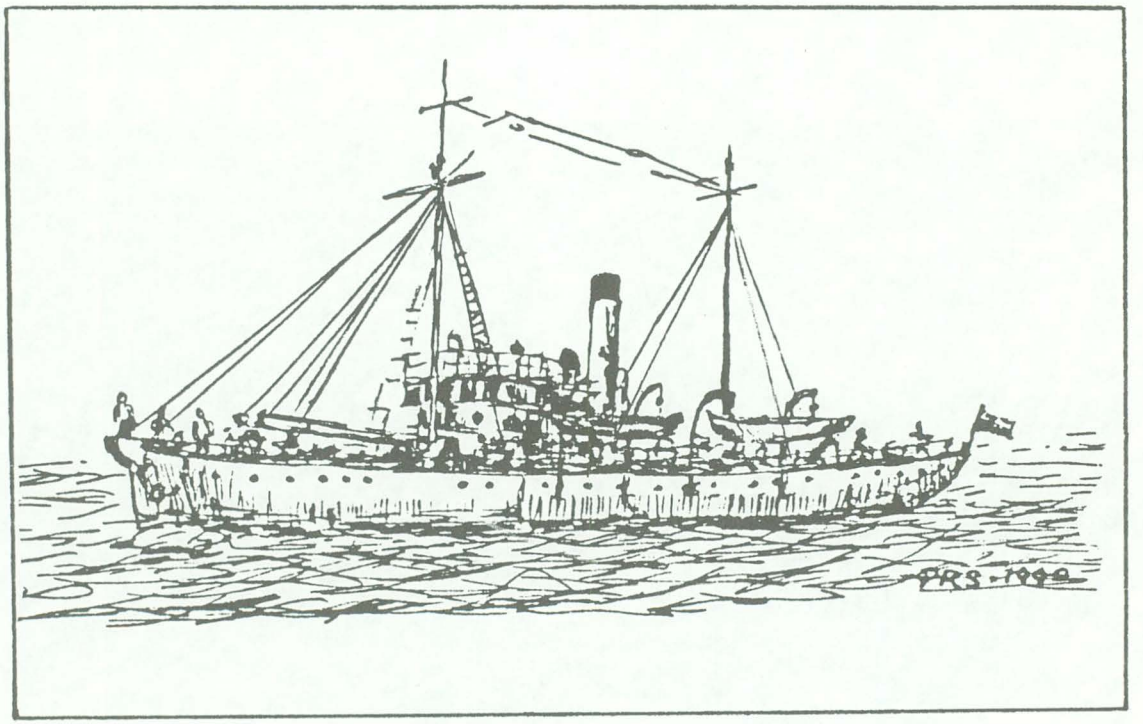
Propulsores
- Número: 1.
- Tipo: Hélice de paso fijo.

Dotación: 20 hombres.



ESCAMPAVIA "AGUILA" (III)

Año de construcción: 1906.
Año entrada en servicio: 1909.
País: Escocia (Grange Mouth).
Desplazamiento: 820 t.
Dimensiones
— Eslora: 160'.
— Manga: 27'.
— Puntal: 19'.
— Calado a proa: 11'.
— Calado a popa: 13'.
— Calado medio: 12'.
Velocidad
— Máxima (120 rpm): 10,6 nudos.
— Económica (80 rpm): 7,1 nudos.
Máquinas motrices
— Número: 1.
— Tipo: Recíproca vertical de triple expansión.
— Potencia: 730 IHP.
Calderas
— Marca: Kelvinhougth.
— Lugar de construcción: Grange Mouth.
— Número: 2.
— Tipo: Cilíndricas, llama de retorno.
— Presión de trabajo: 145 lb/pulg^2.
Combustible: Carbón.
Capacidad carboneras: 81 t (más 35 t fuera de carbonera).
Capacidad agua de bebida: 150 t.
Propulsores
— Número: 1.
— Tipo: Hélice de paso fijo de 4 palas.
— Material: Fierro fundido.
— Paso: 9'.
Armamento
— Mayor: Un cañón Hotchkiss de 37 mm.
— Menor: 6 rifles Mausser de 7 mm y 4 revólveres Smith & Wesson de 7 mm.
Dotación: 36 hombres.
Observaciones: Ver nota 6.



REMOLCADOR "PILOTO SIBBALD" (ex *Piloto Stoic*)

Año de construcción: 1916.

Año entrada en servicio: 1920.

País: Inglaterra.

Desplazamiento: 1.100 t.

Dimensiones
- Eslora máxima: 143' 2".
- Manga: 29'.
- Puntal: 16' 6".
- Calado a proa: 12'.
- Calado a popa: 16'.
- Calado medio: 14'.

Velocidad
- Máxima: 14 nudos.
- Económica: 8,5 nudos.

Máquinas motrices
- Número: 2.
- Tipo: Recíprocas de triple expansión.
- Potencia: 1.200 IHP (600 IHP cada una).

Calderas
- Número: 2.
- Tipo: Cilíndricas, llama de retorno.
- Presión de trabajo: 150 lb/pulg^2.

Combustible: Carbón.

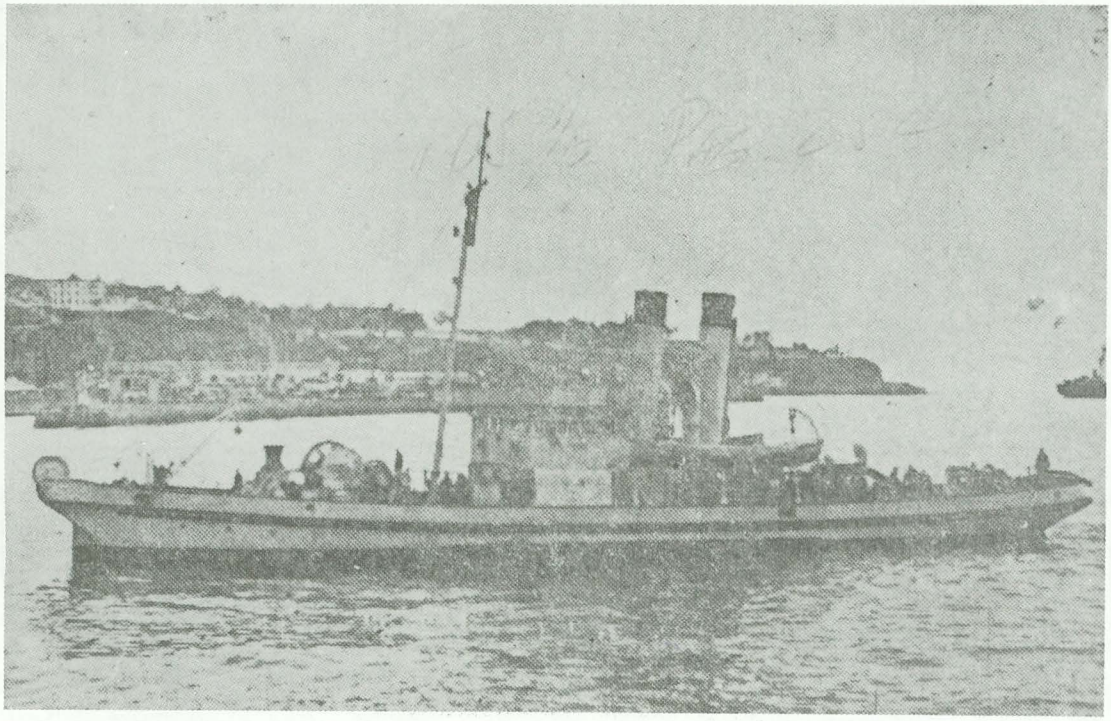
Capacidad de carboneras: 145 t.

Capacidad agua de bebida: 290 t. (En cuatro estanques).

Propulsores
- Número: 2.
- Tipo: Hélices de paso fijo de 4 aspas cada una.
- Paso: 10' 6".

Dotación: 40 hombres.

Observaciones: Ver nota 7.



MINADORES "ELICURA", "OROMPELLO", "LEUCOTON" Y "COLO COLO" (III)

("Elicura" y "Orompello" = 1; "Leucotón" y "Colo Colo" = 2)

Año de construcción: 1918.
Año entrada en servicio: 1919.
País: Finlandia.
Desplazamiento: 545 t (1); 540 t (2).

Dimensiones
- Eslora: 172' (1); 172' 8" (2).
- Manga: 25' 6" (1); 24' 6" (2).
- Puntal: 13' (1); 12' 11" (2).
- Calado a proa: 8' 6".
- Calado a popa: 11'.
- Calado medio: 9' 9".

Velocidad
- Máxima: 14,5 nudos.
- Económica: 8 nudos.
- Distancia franqueable andar máximo: 1.300 millas.
- Distancia franqueable andar económico: 1.958 millas.

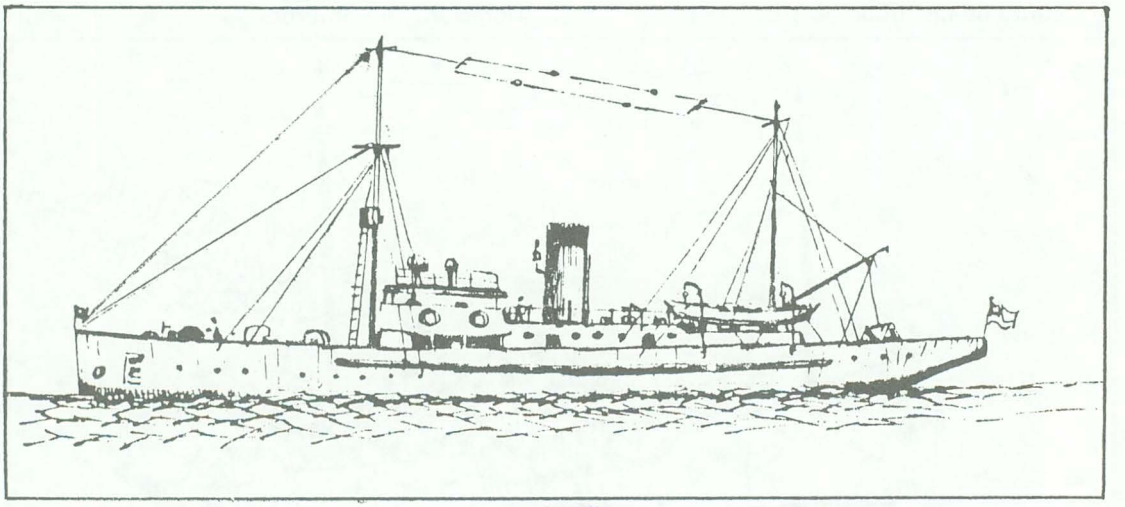
Máquinas motrices.
- Número: 2.
- Tipo: Recíprocas vertical de triple expansión.
- Potencia: 1.200 IHP (1); 1.500 (2).
- Dimensiones cilindros:
  Diámetro cilindro AP = 340 mm.
  Diámetro cilindro MP = 545 mm.
  Diámetro cilindro BP = 600 mm.
  Carrera de los émbolos = 600 mm.
- Tipo de cambio de marcha: Stephenson.

Máquinas auxiliares
- Dinamos: Un turbogenerador de vapor de 110V/110A.
- Achique:
  1 bomba de incendio de 50 t/h.
  1 bomba de salvataje de 500 t/h.
  2 eyectores de vapor de 30 t/h.
  Las bombas podían achicar de todas partes del buque y los eyectores de los salones de máquinas y calderas.

Calderas
- Número: 3.
- Tipo: Cilíndricas, llama de retorno con tiraje forzado sistema "Howden".
- Presión de vapor máxima: 195 lb/pulg^2.
- Presión de vapor de trabajo: 160 lb/pulg^2.
- Capacidad agua caldera llena: 18 t.
- Capacidad agua caldera nivel trabajo: 12 t.

Propulsores
- Número: 2.
- Tipo: Hélices de paso fijo de 4 palas c/u.
- Diámetro: 6,562'.
- Paso: 9,843'.

Armamento: 2 cañones de 3".
Dotación: 42 hombres.
Observaciones: Ver nota 8.



LIGA MARITIMA DE CHILE
BIBLIOTECA
VALPARAISO

TRANSPORTE "MICALVI" (II; ex *Boston Lines*, ex *Bragi*)

Año de construcción: 1925.
Año entrada en servicio: 1928.
País: Alemania.
Constructor del casco: Ostesee Werft.
Desplazamiento: 1.410 t.

Dimensiones
- Eslora total: 193' 6".
- Manga: 28' 8".
- Puntal: 13'.
- Calado a proa: 12'.
- Calado a popa: 12'.
- Calado medio: 12'.

Velocidad
- Máxima (110 rpm): 9,6 nudos.
- Económica (85 rpm): 6,5 nudos.

Máquinas
- Año de construcción: 1925.
- Constructor: Ostesee Werft.
- Número: 1.
- Tipo: Recíproca vertical de triple expansión.
- Presión de trabajo: 150 lb/pulg^2.
- Poder colectivo avante: 450 IHP.
- Diámetro cilindro de AP = 340 mm.
- Diámetro cilindro de MP = 580 mm.
- Diámetro cilindro de BP = 880 mm.
- Carrera émbolos: 600 mm.
- Válvulas de AP y MP: Cilíndricas.
- Válvula de distribución BP, plana.

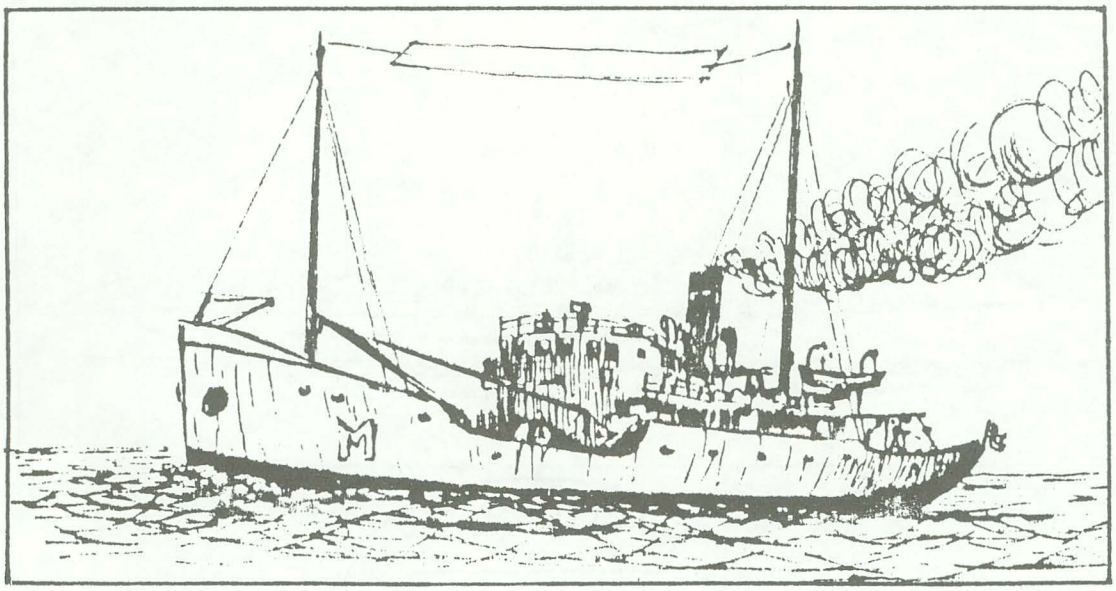
Condensadores
- Número: 1.
- Número de tubos: 831.
- Largo de los tubos: 4' 10".
- Diámetro exterior de los tubos: 3/4".
- Espesor de los tubos: 3/64".

Calderas
- Constructor: Ostesee Werft.
- Año de construcción: 1925.
- Número: 2.
- Tipo: Cilíndricas, llama de retorno.
- Superficie de calentamiento: 78,35 m^2.
- Superficie de parrillas por caldera: 3,225 m^2.
- Diámetro caldera: 2,79 m.
- Longitud caldera: 2,94 m.
- Capacidad de agua llena: 14 t.
- Capacidad agua nivel de trabajo: 8 t.
- Presión de trabajo: 150 lb/pulg^2.
- Número de fogones por caldera: 2.
- Diámetro de los fogones: 35".
- Espesor de los fogones: 3/4".
- Número de tubos comunes por caldera: 70.
- Número de tubos estayes por caldera: 40.

Propulsores
- Número: 1.
- Tipo: Hélice de paso fijo.
- Diámetro: 10' 3/4".
- Paso: 11' 1/4".
- Material: Fierro fundido.
- Número de palas: 4.
- Diámetro eje propulsor: 1' 3/4".

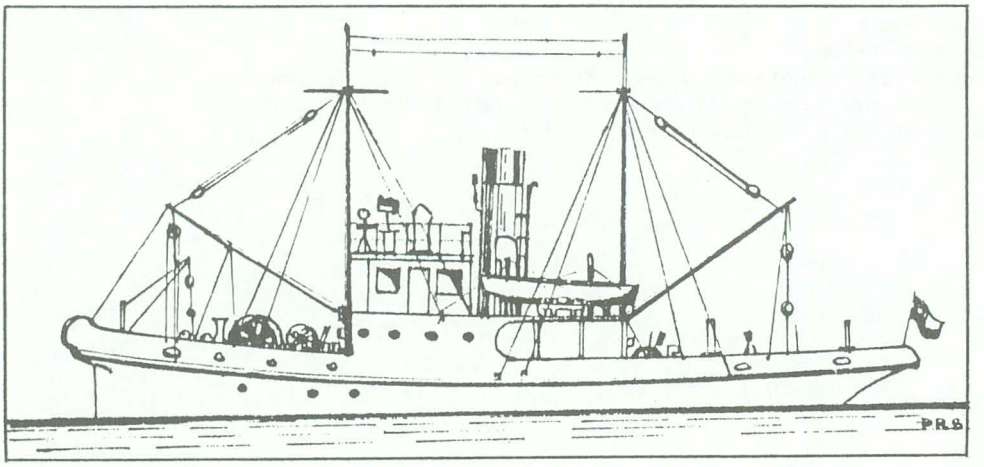
Armamento
- Mayor: 1 cañón Hotchkiss de 37 mm.
- Menor: 6 rifles Styer de 7 mm y 6 pistolas Astra de 7 mm.

Dotación: 44 hombres.



REMOLCADORES "CABRALES", "COLO COLO" (IV), "GALVARINO" (III), "JANEQUEO" (IV) Y "SOBENES"

Año de construcción: 1929.
Año entrada en servicio: 1931.
País: Escocia (Paisley).
Constructor del casco: Bow McLachlan & Co.
Desplazamiento: 760 t. Deadweight: 310 t.
Dimensiones
— Eslora total: 135' 9".
— Eslora entre perpendiculares: 126' 7".
— Manga máxima: 27'.
— Puntal: 14'.
— Calado a proa: 12'.
— Calado a popa: 12' 8".
— Calado medio: 12' 4".
— T/pulg de inmersión: 4 (a calado máximo).
Velocidad
— Máxima: 12 nudos.
— Económica: 8 nudos.
— Dist. franq. andar máximo: 1.800 millas.
— Dist. franq. andar econ.: 2.000 millas.
Máquinas motrices
— Número: 1.
— Tipo: Recíprocas vertical, triple expansión.
— Fabricante: Bow McLachlan.
— Potencia: 1.050 IHP.
— Dimensiones cilindros: AP, 15"; MP, 25"; BP, 40".
— Carrera émbolos: 27".
Calderas
— Número: 2.
— Tipo: Cilíndricas, llama de retorno.
— Presión de trabajo: 180 lb/pulg^2.
— Capacidad agua a llena: 25 t.
— Capacidad carbón: 120 t "Sobenes" y "Galvarino".
— Capacidad petróleo calderas: 110 t "Cabrales" y "Colo Colo".
— Capacidad petróleo diesel:
4,2 t "Cabrales".
5,6 t "Colo Colo".
— Número dinamos a vapor: 1.
— Cons. petróleo 24 horas andar econ.:
13,2 t "Cabrales".
11,38 t "Colo Colo".
— Cons. carbón 24 horas andar econ.:
15 t "Sobenes".
15,36 t "Galvarino".
— Número dinamos diesel: 1 "Colo Colo" y "Cabrales"
— Cons. petróleo 24 horas andar máximo:
21,6 t "Cabrales".
19 t "Colo Colo".
— Cons. carbón 24 horas andar máximo:
21 t "Sobenes".
26 t "Galvarino".
— Capacidad agua reserva máquina: 25 t.
— Cons. agua máq. 24 horas en puerto: 2 t.
— Cons. agua máq. 24 horas andar econ.: 10 t.
— Capacidad agua de bebida:
100 t "Sobenes" y "Cabrales".
121 t "Colo Colo".
150 t "Galvarino".
— Capacidad de achique en t/h:
475 "Sobenes" y "Cabrales".
445 "Colo Colo".
300 "Galvarino".
Propulsores
— Número: 1.
— Tipo: Hélice de paso fijo.
— Diámetro: 10' 3/16.
— Paso: 8' 3".
Dotación: 48 hombres.



NOTAS

[1] Desde 1872 cumplió funciones de escampavía, especialmente levantamientos hidrográficos. Fue vendido en 1878; naufragó en Chiloé el 15 de agosto de 1889.

[2] Cumplió funciones de escampavía y naufragó el 12 de mayo de 1871 en Viña del Mar a causa de una intensa neblina.

[3] Estos pequeños buques de madera se hicieron famosos por la pérdida de sus hélices, especialmente el *Cóndor*, que mientras navegaba a la cuadra de los islotes Timbales, para tomar el paso Sur de la isla O'Brien, el día 10 de octubre de 1901 perdió su hélice por haberse quebrado el eje a la salida del codaste. La iniciativa, ingenio y tenacidad desplegados por el Ingeniero Luis A. Torrealba y por el personal de máquinas merecen ser destacados como digno ejemplo para las generaciones venideras, ya que usando los escasos elementos de a bordo, tales como las planchas del piso de la sala de máquinas y el hexágono de la llave de la tuerca de la hélice perdida, construyeron una hélice que reemplazó a la faltante.
La hélice construida a bordo del *Cóndor* se conserva en la actualidad en la Escuela de Ingeniería Naval de Las Salinas, Viña del Mar.
Posteriormente, el 13 de diciembre de 1902, el *Huemul* perdió también su hélice, la que le fue repuesta por otra confeccionada en la maestranza del crucero *Pinto*.
Estos buques estaban dotados de un aparejo de velas cuchillas para navegar a la vela en casos de emergencia.

[4] La construcción de este buque, hecho totalmente en el país, incluyendo sus calderas y máquinas propulsoras y auxiliares, tiene gran importancia, ya que se pensó que con él se iniciaba en Chile la construcción naval en gran escala, lo que lamentablemente no ocurrió.
El *Meteoro* sirvió 18 años en la armada, hasta el 18 de mayo de 1918, fecha en que naufragó en punta Dungeness.

[5] Buque sin doble fondo. Se hizo famoso en todo el mundo al rescatar el 30 de agosto de 1916 —al mando del Piloto 2° Luis Pardo Villalón— a los náufragos de la Expedición Shackleton en la isla Elefantes, en plena Antártica. Por esta acción, Pardo fue ascendido a Piloto 1°.

[6] Adquirida a la Sociedad Ganadera de Magallanes por D.S. 182 de 6 de marzo de 1909. Naufragó el 27 de abril de 1937 en la isla Mocha.

[7] Fue dado de baja el 31 de enero de 1963 y desguazado en 1966 después de cumplir 43 años de servicios.

[8] En 1920 fueron reacondicionados en Inglaterra por Messrs Samuel White P. Co., de Cowes.

BIBLIOGRAFIA

— **Rodrigo Fuenzalida Bade**: *La Armada de Chile. Desde la alborada hasta el sesquicentenario*, t. II, 1975.
"Los buques que ha operado la Armada de Chile a través de su historia", **Revista de Marina** N° 656, 657, 658, 659 y 660, año 1967.
— Archivos de la Dirección de Ingeniería de la Armada.
— Archivos de bitácoras e historiales de naves del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.
— *Jane's Fighting Ships*, año 1906 adelante.
— *Manual del marino*.
— Memorias de Marina.
— Datos proporcionados por la Dirección General del Personal de la Armada.
— **Francisco Antonio Encina**: *Historia de Chile*, Biblioteca Ercilla, tomo 2, 1983.
— Averiguaciones y datos obtenidos por el autor.