

EL CASO "ALARA": UN 21 DE MAYO DIFERENTE

*Roberto Benavente Mercado
Práctico Autorizado de Canales*

Los accidentes ocurren por una conjunción de circunstancias desfavorables. Enfrentados a una situación de verdadero riesgo, no hay que perder tiempo en pensamientos negativos. Por el contrario, debemos "exprimir" nuestra mente y capacidades para superar la emergencia... y salir avante...

Introducción

De los accidentes, ...¡Dios nos libre!..., porque cuando ocurren causan pérdidas cuantiosas, daños materiales y a las personas, investigaciones, búsqueda de responsabilidades, sanciones, etc.

En general, puede afirmarse que todo accidente es el resultado de una serie de factores y circunstancias que en un determinado y desafortunado momento se hacen presentes simultáneamente provocando que tal cosa suceda.

Los accidentes marítimos son aún más graves, pues los valores materiales involucrados son generalmente muy elevados y los daños en las personas resultan muchas veces fatales. Ello justifica, entonces, que desde los tiempos más remotos se haya tratado de capitalizar la experiencia náutica, transmitiéndola a las nuevas generaciones a través de publicaciones especializadas, derroteros, manuales, reglamentos, convenciones, códigos, etc.

Esa misma razón me ha impulsado a escribir este relato, que confío será de utilidad. Las circunstancias y los personajes involucrados son numerosos y el escrito puede resultar algo extenso y a veces demasiado técnico, pero no puede ser de otra manera cuando se espera que sea analizado por profesionales del mar. Se ha considerado, también, la conveniencia de darlo

a conocer con oportunidad, antes de que el paso inexorable del tiempo nos lleve a olvidar algunos aspectos que no queremos dejar de mencionar.

El episodio vivido es relatado con absoluta buena fe y según mi mejor conocimiento de los hechos. No me inspira ningún afán de crítica respecto a entidades o personas, sino la elevada intención de perfeccionar e implementar la eficiencia de aquellas organizaciones que han sido creadas con el propósito de favorecer el desarrollo del país y contribuir a la seguridad de la vida humana en su diario quehacer en el mar.

Mi reconocimiento a las personas que contribuyeron a reconstituir un episodio que pudo tener graves consecuencias, el que se produjo justamente un día 21 de mayo, Día de las Glorias de la Armada.

Antecedentes previos

Los Prácticos de Canales fuimos designados el 14 de mayo de 1990 para pilotar la motonave turca *Alara* desde Lirquén a bahía Poseición.

Nos embarcamos la noche del 17 de mayo y zarpamos poco después con rumbo general sur, con la intención de entrar al estrecho de Magallanes por la boca occidental —entre el

faro islote Evangelistas y cabo Pilar— al amanecer del próximo 21 de mayo.

El *Alara* impresionaba por su tamaño: 193,45 metros de eslora por 26,21 metros de manga, 16,078 metros de puntal y 11,768 de calado máximo de verano. Con un tonelaje de registro grueso de 22.641 toneladas y un desplazamiento máximo de 37.800 toneladas, estaba cargado con 33.863,4 metros cúbicos de madera aserrada de diferentes medidas que incluían la madera estibada en sus seis enormes bodegas y la carga sobre cubierta, que era de 7.900 metros cúbicos, estaba distribuida de babor a estribor hasta una altura promedio de 5,50 metros sobre la cubierta principal.

El embarque de carga sobre cubierta había sido debidamente autorizado por el Gobernador Marítimo de Talcahuano, quien estableció por escrito las normas generales que —de acuerdo a nuestros reglamentos— debían ser cumplidas para autorizar el transporte de un cargamento de madera sobre cubierta en un buque tipo *bulkcarrier*, no diseñado expresamente para tal propósito.

Antes del zarpe de Lirquén el buque fue inspeccionado por un representante de la autoridad marítima, quien certificó que la estiba y la trinca del cargamento estaban de acuerdo con las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional, especialmente con lo establecido en la Regla 44 del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, de 1966, ya que el calado medio era de 11,735 metros y la altura metacéntrica calculada por el Primer Oficial era considerada adecuada y suficiente para este tipo de cargamento.

El volumen de carga sobre cubierta era de tal magnitud que el tránsito del personal hacia los sectores de proa se hacía por una pasarela de madera construida sobre el cargamento. El buque no llevaba pies derechos —también llamados posteleros—, unos soportes verticales, generalmente metálicos, que colocados a ambas bandas deben sobrepasar la altura de la carga evitando que ésta pueda desplazarse con los balances. Las trincas eran de cadena y abrazaban la totalidad del cargamento mediante fijaciones a la borda o a la cubierta principal, con acoladores que permitían reapretarlas diariamente y ganchos de escape centrales para casos de emergencia.

Mientras navegábamos hacia el sur, con buen tiempo, viento del oeste fuerza 4 a 5 y marejada de la misma dirección, que apenas escorbaba el buque 2 a 3 grados a cada banda, tuve oportunidad de conocer un poco mejor a estos descendientes del Imperio otomano que en el siglo xvi conquistó gran parte del Asia

Menor, Europa suroriental y África septentrional.

La dotación completa —de Capitán a paje— era turca y desde el primer momento fuimos objeto de las más finas atenciones, especialmente de su Capitán, Aziz Dülgeroglu, quien diariamente invitaba a los Prácticos a su cámara a charlar y beber el aperitivo vespertino. Todas las cámaras eran presididas por una enorme fotografía del Padre de la Patria turca, el General y ex Presidente Mustafá Kemal Atatürk, quien ocupó la Jefatura del Estado desde 1923 hasta su muerte en 1938, logrando rescatar a su país del entonces relativamente atrasado mundo árabe para incorporarlo a la dinámica y progresista Europa.

Gratas fueron esas veladas, mientras el buque se desplazaba hacia el sur a una velocidad de 13 nudos, con vientos suaves del oeste que fueron rolando hacia el suroeste, mientras la presión barométrica en ascenso sobrepasaba en más de 15 milibares los promedios anuales para esas latitudes y época del año.

A pesar de mi interés por conocer mayores detalles sobre Turquía y su pueblo, mi mente no podía superar una "idea fija". ¿Qué podría suceder en caso de mal tiempo declarado? El buque iba prácticamente en su calado máximo de verano, cuando —a mi juicio— el calado del buque debía acercarse más al límite de invierno y tal vez al exigido para el Atlántico norte —aún menor— ya que la zona por navegar, al sur del golfo de Penas, es reconocida en todo el mundo por la intensidad de los malos tiempos, particularmente en invierno. Aunque personalmente me había percatado de que las trincas de cadena eran reapretadas diariamente, me preocupaba el hecho de que el buque no llevaba pies derechos, por lo que un eventual corrimiento de la carga podría resultar muy peligroso.

Consultado el Capitán al respecto, éste me expresó su plena satisfacción por la competencia y efectividad del personal encargado de cargar el buque en Lirquén, agregando que la empresa responsable de la estiba estaba empleando una "nueva y moderna tecnología" que hacía innecesario el uso de los anticuados posteleros.

En cuanto a los calados, consulté a mi colega, Carlos Moreno O. —experimentado Capitán de la marina mercante— quien me tranquilizó al informarme que los buques cargados con madera tienen una tolerancia de hasta un tercio de pulgada adicional por cada pie de calado en verano, de modo que el *Alara* podría haber sido cargado hasta un pie sobre las marcas de Plim-soll, sin mayor riesgo de sobrepeso.

Según he confirmado posteriormente, los

buques madereros que transporten cargamentos de madera en cubierta ofrecen una reserva de flotabilidad positiva, siempre que tal carga esté bien estibada y trincada, de modo que el buque y su contenido constituyan, en su conjunto, un todo igual al casco estanco de los buques corrientes.¹

Con respecto a la altura de la cubertada de madera, esta no debe exceder un tercio de la manga del buque, siempre que todo lo anterior no sobrepase los calados máximos permitidos al buque. De acuerdo a lo observado a bordo, el cargamento se ajustaba a esta exigencia.²

Después de analizar detalladamente la situación, acordamos con el otro Práctico que si el buque debía afrontar un severo mal tiempo entre Raper y cabo Primero entraríamos a capear al área de los canales Trinidad y Concepción, donde no había restricciones de calado, hasta que el mal tiempo amainara, saliendo nuevamente al océano por bahía Salvación —en el extremo sureste del canal Concepción— ya que el buque, por su excesivo calado, no podía navegar la totalidad de los canales patagónicos, por cuanto el canal Gray está expresamente limitado por la autoridad marítima para buques de hasta 10,67 metros de calado máximo.

En cuanto a la estabilidad del navío —y ante una consulta expresa hecha al respecto al Primer Oficial encargado de la estiba— éste aseguró que el buque había salido de Lirquén con un GM (altura metacéntrica) mínimo de 0,50 metros y un rango de estabilidad de 40 a 45 grados (escora máxima soportable o ángulo de inclinación en que el brazo adrizante es cero y por lo tanto el buque se vuelca).^{3, 4}

Con respecto a la situación meteorológica, parece conveniente precisar que las condiciones de tiempo durante toda la navegación fueron francamente favorables respecto a los promedios de presión barométrica, viento y estado del mar que indican tanto el derrotero chileno

como el Pilot Chart correspondiente al área y época del año.

El domingo 20 de mayo —navegando entre Raper y el canal Trinidad— no se recibió a bordo ninguno de los fascículos con las cartas de superficie que emite diariamente el Servicio Meteorológico de la Armada de Chile. Consultado al respecto el Oficial Radiotelegrafista del *Alara*, éste adujo “mala recepción”. La carta sinóptica emitida por dicho Servicio el 20 de mayo a las 19:10 horas fue recepcionada por el buque-factoría *Kirishima* y en ella puede apreciarse la aproximación de una “familia” activa de depresiones acercándose al área austral.⁵

El boletín meteorológico para el sector del área 10 —donde navegábamos— correspondiente al 20 de mayo y válido hasta el 21 de mayo a las 15 horas indicaba que no había aviso de temporal y pronosticaba vientos del sur y suroeste cambiando al oeste y oeste-noroeste de 20-30 nudos y mar moderada a gruesa.

El boletín meteorológico emitido a las 22 horas del 20 de mayo por la Radioestación Magallanes para las áreas 7 y 8 (San Pedro-Evangelistas-cabo de Hornos), pronosticaba una situación sinóptica prefrontal a frontal con viento del oeste rolando al noroeste 20-28 nudos y mar de 3,5 a 4 metros rolando al noroeste y norte con rachas de 30-35 nudos después de las 10 horas del día siguiente, cuando esperábamos estar navegando en el estrecho de Magallanes.

Todo lo anterior, unido a condiciones meteorológicas locales excepcionales, con brisa del oeste, barómetro marcando 1.021 milibares, cielo despejado y leve mar de fondo del suroeste, me motivó suficientemente para recogerme a mi camarote a las 22:30 horas, cuando navegábamos al sur del canal Trinidad, con la sugestiva idea de conmemorar navegando el día siguiente —21 de mayo— sin descartar, por cierto, uno que otro pensamiento hacia esas bellas y misteriosas odaliscas que provocan a los turcos en el Mes del Ramadán.

¹ Texto de *Estiba y Estabilidad en las Naves Mercantes*, p. 76, del Sr. Enrique Arze M. (Edición Escuela Naval, 1974).

² Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, Parte II, Sección “A”.

³ Según estudio de estabilidad realizado posterior y expresamente para este caso por el Arquitecto Naval, Contraalmirante Sr. Carlos Quiñones López, el rango de estabilidad del buque al zarpe de Lirquén era de aproximadamente 36 grados.

⁴ Según opinión del Práctico Autorizado de Canales Sr. Alfonso Angulo Castillo —experimentado Capitán de la marina mercante nacional— la altura metacéntrica era muy pequeña para este tipo de buque y naturaleza de su cargamento, situación que podría hacerse cada día más crítica al mojarse la madera en cubierta e incrementarse los consumos del buque durante el viaje. Esto explicaría, también, la escasa amplitud de los balances durante el desplazamiento del buque hacia el sur.

⁵ Ver carta sinóptica de 20 de mayo de 1990 a las 18 horas (UTC).

La emergencia

A tempranas horas del 21 de mayo un inesperado balance me hizo saltar de la litera. Según la estima, íbamos a recalzar al estrecho de Magallanes cerca de las 10 de la mañana, de modo que aún era muy temprano para asumir el control del pilotaje que me correspondía hasta mediodía.

Al mirar por la claraboya comprobé que afrontábamos mal tiempo; subí al puente, donde el Tercer Oficial se encontraba de guardia, estando allí el Capitán y el Primer Oficial. A las 8:40 horas pude constatar que el buque navegaba con mar gruesa y viento norte de 40-45 nudos (fuerza 9), lluvia fuerte continua y escasa visibilidad.

Me impuse de la situación general: Estábamos al través del faro Evangelistas —que no se veía— y a ocho millas de distancia, con rumbo 135°, navegando con mar por la aleta de babor a una velocidad de 15,5 nudos, balanceando 3° a 5° a ambas bandas. El barómetro indicaba 997 milibares —bajando rápido— y la marejada gruesa se apreciaba en olas de 6 a 8 metros de amplitud, las que habían destruido parcialmente la pasarela de madera ubicada sobre el cargamento en la banda de estribor.

Ante el inesperado mal tiempo verifiqué los datos del bitácora del buque, lo que me permitió confirmar que el día anterior el baró-

20.16.00: Barómetro, 1.022 mb
 20.20.00: Barómetro, 1.021 mb
 20.24.00: Barómetro, 1.016 mb
 21.04.00: Barómetro, 1.011 mb
 21.06.00: Barómetro, 1.006 mb
 21.08.00: Barómetro, 1.001 mb

De la información precedente no cabía duda que el mal tiempo revestiría características de temporal, por lo que llamé por VHF —canal 16— al faro Evangelistas, reportando el paso del buque al través del faro, solicitando al Capi-

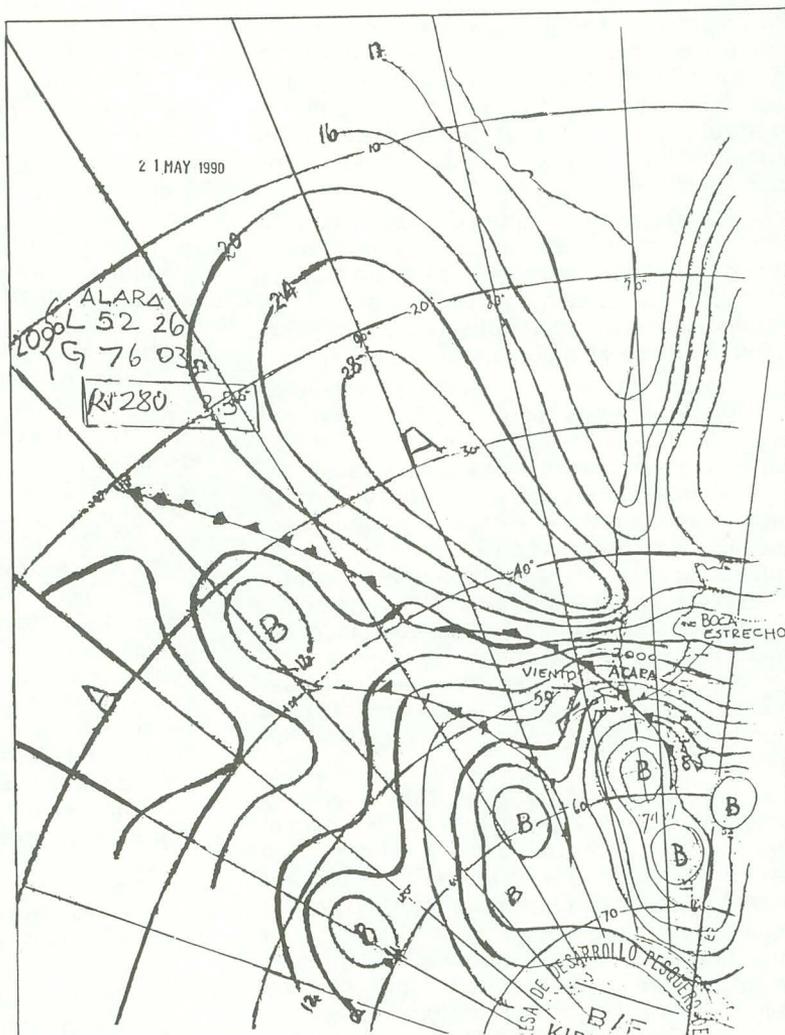


Figura N° 1. CARTA SINOPTICA DEL 20 DE MAYO DE 1990

metro había alcanzado al mediodía una presión de 1.023 milibares con viento del oeste fuerza 6. Otros datos registrados eran los siguientes:

oeste 4	Marejadilla
oeste 4	Marejadilla
oeste 5	Marejada
nor-noroeste 8	Gruesa
nor-noroeste 9	Muy gruesa
nor-noroeste 9	Muy gruesa

tán su autorización para hacerme cargo del control del buque. Eran las 9 horas.

Siendo las 9:10 horas y después de confirmar con el Capitán y con el Primer Oficial que la carga estaba trincada, procedí a caer

lentamente al 108°, rumbo del *track* recomendado para ingresar al Estrecho.⁶ Nos encontrábamos a 23 millas del temido cabo Pilar, navegando con mar de través que dificultaba el gobierno del buque en forma notoria. Sin embargo, éste balanceaba apenas 10° a cada banda, soportando bien el mal tiempo.

Mi atención estaba concentrada principalmente en el comportamiento de la carga, de modo que vi perfectamente cuando —diez minutos después de la caída— una enorme ola golpeó el costado de babor del buque provocando una escora inesperada a estribor y el corrimiento simultáneo de casi la totalidad del cargamento sobre cubierta. El buque se inclinó peligrosamente, alcanzando por algunos segundos 30° de escora a estribor, desde donde logró recuperarse para estabilizarse en 24°, lo que impedía mantenerse de pie sin afirmarse, ya que la diferencia de altura en el puente entre las bandas de babor y estribor era nada menos que once metros.

Era evidente que nos encontrábamos en una situación muy delicada, ya que es bien sabido que un desplazamiento del centro de gravedad de la carga provoca una reducción del brazo de adrizamiento, lo que podría llegar a ser más crítico si la carga se desplazaba más a estribor y el temporal arreciaba en intensidad.

El Práctico Sr. Moreno logró llegar al puente con dificultad y juntos analizamos la situación: —Avería gruesa —comentó—, lo único viable es cambiar el rumbo y lastrar estanques de babor y, si ello no es suficiente, escapar las trincas para lanzar parte del cargamento de cubierta al agua.

Consultado el Capitán sobre la posibilidad de lastrar algunos estanques, éste indicó que sólo sería posible lastrar el doble fondo lateral de babor, cuya capacidad era de 250 toneladas, tarea que se iniciaría tan pronto fuese posible. No era conveniente deslastrar otros estanques de la banda opuesta por reducción severa de la altura metacéntrica y, consecuentemente, de la estabilidad.

La situación no podía dejar de preocupar-

nos, máxime cuando la escora permanente a estribor había desplazado gran parte de la carga de cubierta por sobre la borda, la que era abatida por el oleaje con el consiguiente aumento de peso a estribor, a lo que había que agregar que el fuerte viento reinante y la mar arbolada golpeaban brutalmente al buque por babor, tendiendo a incrementar la escora y reduciendo la estabilidad dinámica.⁷

Todo lo anterior —unido a la incertidumbre sobre la violencia que podría alcanzar el temporal— indujo a los Prácticos a representar al Capitán el riesgo que corríamos, sugiriéndole virar 180° para reducir los efectos ya señalados. El Capitán estaba reticente a aceptar este curso de acción que lo alejaría de la protección natural de las aguas interiores del Estrecho, pero la inminencia del peligro lo indujo a aceptar lo propuesto, de modo que —siendo las 9:30 horas— ordené virar por babor con toda la caña cayendo al 270° y luego al 330°, reduciendo el andar al mínimo para mantenernos a la capa en espera de mejores condiciones de tiempo para proseguir el viaje.⁸

Siendo las 9:40 horas una ola gigantesca azotó la banda de estribor del buque. Cinco o seis trincas de cadena de la bodega 1 se cortaron debido al golpe de mar y a la severa presión del cargamento, cayendo al agua alrededor de 200 metros cúbicos de madera.

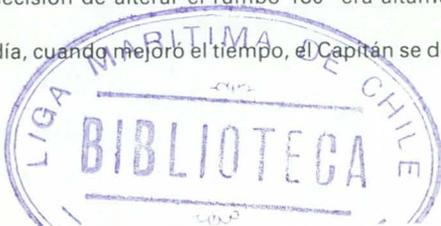
Por intermedio de los faros Evangelistas y Félix se informó de la situación que se vivía al Gobernador Marítimo de Punta Arenas, quien ordenó el inmediato alistamiento del Centro de Operaciones de Búsqueda y Rescate Marítimo de su dependencia, activando la organización en estado de alerta y disponiendo la concurrencia al área del buque metalero *Western Shield*, de bandera noruega, que se dirigía a Quintero, vía cabo de Hornos, sin Prácticos, el que se encontraba en ese momento a unas diez millas al norte de Evangelistas, navegando con dificultad a una velocidad de 4 a 5 nudos, lo que indujo a su Capitán a solicitar Prácticos de Canales a Punta Arenas para proseguir al norte vía canales patagónicos hasta el canal Trinidad.⁹ La

⁶ Consta en el bitácora del buque, a las 8:50 horas: "Termina control de trincas. Todas las trincas de cadena apretadas".

⁷ Ver foto N° 1.

⁸ El Arquitecto Naval, Contralmirante Sr. Carlos Quiñones López, efectuó posteriormente un análisis sobre la estabilidad de la nave en ese momento, considerando las características del buque y los datos de escora y velocidad del viento, más los efectos de la mar arbolada y la desestiba de la carga, determinando que los factores que afectaban a la nave eran de tal magnitud que la reserva de estabilidad era muy baja, concluyendo que si no se hubiese tomado la decisión de alterar el rumbo 180° era altamente probable que el buque se hubiese volcado.

⁹ Después de las 20 horas de aquel día, cuando mejoró el tiempo, el Capitán se desistió del requerimiento de los



misma orden de concurrir al área recibió el buquefactoría *Kirishima*, de la Empresa de Desarrollo Pesquero de Chile (EMDEPES) que se encontraba 40 millas al sur de Evangelistas capeando un violento temporal que le impedía superar los dos nudos de velocidad efectiva. Finalmente, la autoridad marítima dispuso que el buquefactoría *Isla Sofia*, de la Empresa de Pesca Suribérica S.A., que se encontraba capeando en la boca occidental del Estrecho se mantuviera en estado de alerta, sin abandonar el área, hasta que la emergencia fuese superada.

A las 10:15 horas—y teniendo en consideración la escora permanente a estribor y el peligroso efecto del embate del mar sobre la madera, que sobresalía casi dos metros hacia el exterior de la misma banda— el Capitán Dülgeroglu ordenó cortar las trincas que afirmaban la carga estibada sobre la bodega 6 (echazón), con el propósito de reducir así la escora. No fue posible accionar el gancho de escape de las trincas por el riesgo que implicaba al personal subir sobre el cargamento con una escora tan pronunciada, lo que sugiere la conveniencia de implementar un sistema que permita el funcionamiento de los ganchos de escape por control remoto o a distancia.

Siendo las 10:40 horas, el Primer Oficial, el contra maestre, un soldador y otros marineros procedieron a cortar con gas acetileno 4 ó 5 trincas de cadena de la bodega 6, empezando desde el mamparo del puente hacia proa, hasta que tuvieron que suspender la maniobra cuando se terminó el gas acetileno. La medida, muy arriesgada para la seguridad del personal, sólo

tuvo un leve efecto ya que la carga que cayó al agua no sobrepasó los 150 metros cúbicos. La fuerza del oleaje provocó una pérdida adicional de la madera estibada sobre las bodegas 1 y 2 de proa, la que se estimó en 100 metros cúbicos. En resumen, la pérdida total del cargamento no superó los 450 metros cúbicos, alrededor de 400 toneladas, lo que representa el 1,3% del

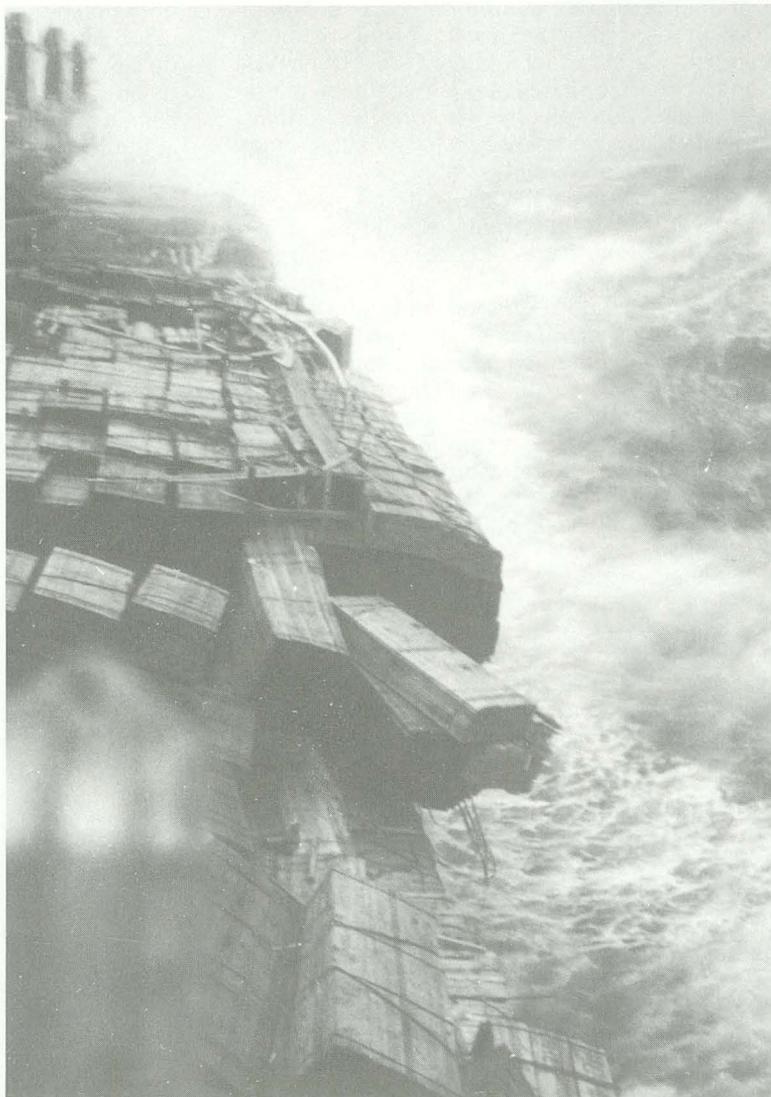


Foto N° 1

Prácticos, que habían zarpado de urgencia desde Punta Arenas a bahía Félix para atender la solicitud del *Western Shield*.



Foto N° 2

cargamento original y pérdida del orden de 65 mil dólares por este concepto.¹⁰

El lastrado del doble fondo lateral de babor —unido a la caída de la madera al agua— redujeron la escora a un promedio de 12°.

El temporal alcanzó su máxima intensidad alrededor de las 11:45 horas, cuando el barómetro marcaba 993 milibares, la visibilidad era inferior a 500 metros, el viento arreciaba con intensidad de 60 a 70 nudos y la mar arbolada del norte castigaba al buque con olas de 12 a 14 metros de amplitud. El buque escoraba entre 5 a 20° a estribor. La escala real de sotavento había sido alcanzada por el oleaje y, desprendida de su calzo de mar en la parte superior de la borda, colgaba seriamente dañada del aparejo real que la soportaba, semisumergida en el agua.¹¹

Siendo alrededor de las 12:40 horas —habiéndose controlado la emergencia— el Capitán comunicó telefónicamente —vía satélite— lo sucedido a sus armadores en Turquía, a los "charteadores" de la nave en Noruega, a los dueños de la carga en Inglaterra y Bélgica y a sus agentes navieros en Chile, recibiendo instrucciones de seguir los consejos de los Prácticos chilenos y mantenerse a la capa hasta que mejorasen las condiciones de tiempo, evitando así mayores pérdidas de la carga.

A las 13 horas se estableció contacto radio-telefónico con el Gobernador Marítimo de Punta Arenas, a quien se informó que la situación estaba bajo control, requiriéndole la mayor reserva de lo sucedido para no provocar injustificada alarma.

A pesar de que las condiciones generales

¹⁰ Ver foto N° 2.

¹¹ El *Brown's Nautical Almanac*, Glasgow, England, edición 1990, p. 637, define: Viento fuerza 11 de la Escala Beafort: Velocidad del viento de 56 a 63 nudos, temporal violento, olas excepcionalmente altas. El mar se cubre completamente con espuma blanca a lo largo de la dirección del viento. La visibilidad está afectada. Las olas alcanzan una altura de 11,5 a 16 metros.

del tiempo comenzaron a mejorar a partir del mediodía, el barómetro siguió bajando, registrándose la presión mínima a las 18:30 horas cuando el barómetro indicaba 979 milibares. A partir de ese momento el barómetro comenzó a subir rápidamente, el viento roló al noroeste y luego al oeste y la mar redujo su amplitud a olas de 4 a 6 metros.

En vista de lo anterior y teniendo presente lo recomendado por el Capitán del *Kirishima*, quien —disponiendo de excelente instrumental y valiosa experiencia en el área— efectuó un completo análisis meteorológico local, concluyendo que de acuerdo a las últimas cartas facsímil chilena y argentina una nueva depresión se acercaba desde el occidente; siendo las 20:15 horas viramos 180° y aumentamos la velocidad al máximo para enfilar hacia el estrecho de Magallanes con el viento y mar casi por la popa, en demanda de aguas más tranquilas y descansar algunas horas después de un prolongado período de tensión.^{12, 13}

El Capitán Dülgeroglu se comunicó por radio con los Capitanes Bjorn Kongslie del *Western Shield* y Carlos Silva Hollub del *Kirishima*, agradeciéndoles su colaboración y espíritu solidario al permanecer en el área durante la emergencia del *Alara*. Tuvo la gentileza, además, de enviar un mensaje oficial al Director General del Territorio Marítimo, cuyo texto, traducido y simplificado, es el siguiente: "Durante la navegación desde Lirquén, dos de sus Prácticos nos acompañaron. Durante la navegación encontré mal tiempo y el cargamento de cubierta de mi buque se desestibó. En esta peligrosa situación estos Prácticos me ayudaron considerablemente. En su persona se los agradezco". Por otra parte, el Gobernador Marítimo de Magallanes envió un men-

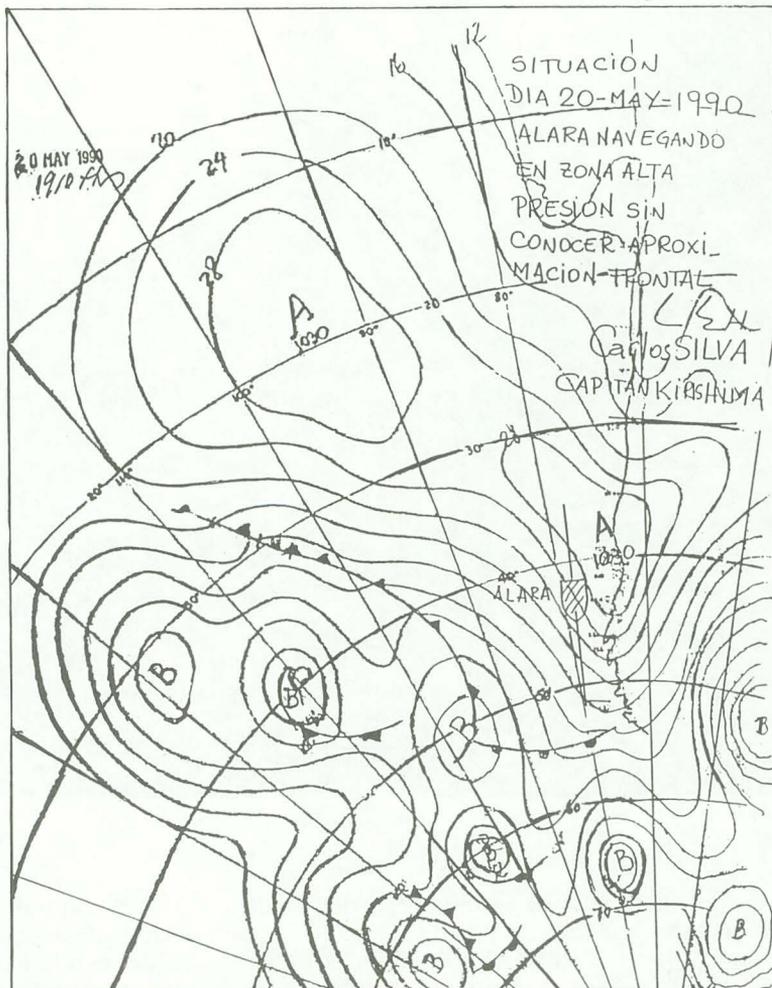


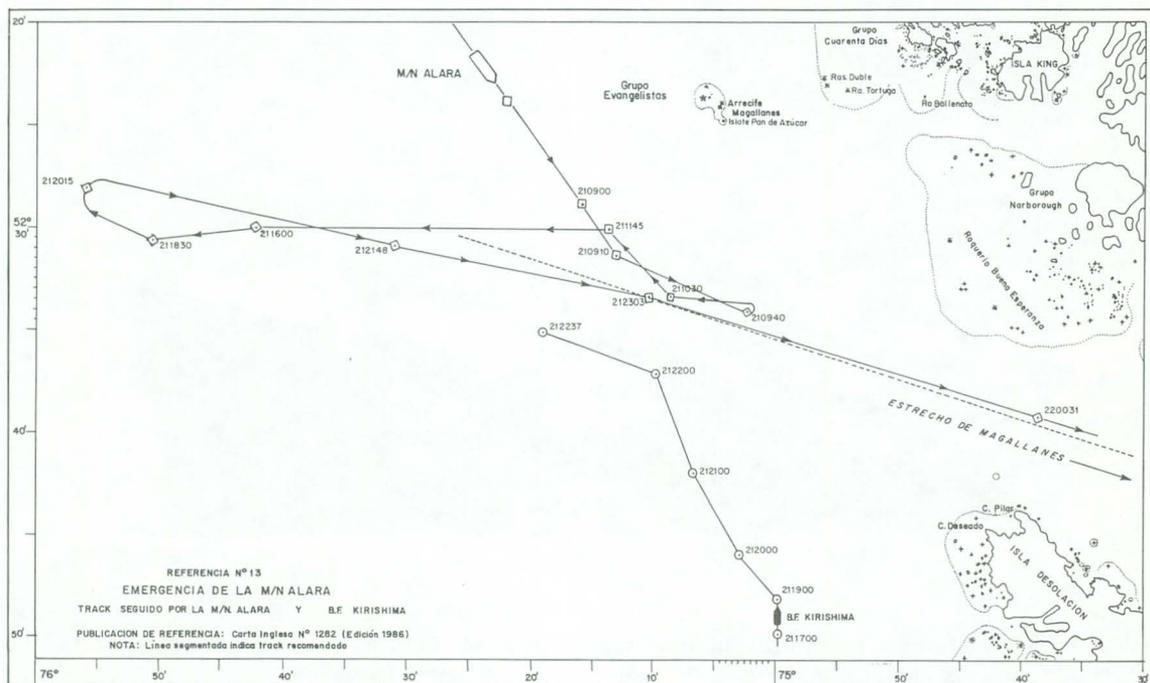
Figura N° 2. CARTA SINOPTICA Y ANALISIS GRAFICO ELABORADO POR EL CAPITAN DEL "KIRISHIMA".

saje de felicitación a los Capitanes y dotaciones de los buques que apoyaron al *Alara* por su "brillante desempeño profesional durante la emergencia".

Muchos me han preguntado si sentí temor durante la emergencia. La verdad sea dicha: ¡No! Frente a una severa contingencia, el ser humano se concentra de tal manera en sí mismo —para expresar su mente y capacidades al máximo— que no hay tiempo disponible para dedicarlo a pensamientos negativos. Mi principal preocupación —así como la de mi colega— fue adoptar todas las medidas marineras que la

¹² Ver carta sinóptica y análisis gráfico elaborado por el Capitán del *Kirishima*.

¹³ Ver croquis indicando el track del *Alara* y del *Kirishima*.



situación exigía, sin omitir ninguna que pudiese agravar las consecuencias de la emergencia que vivíamos.

Por lo demás, como es mi costumbre, llevé un detallado bitácora en el que registré todos los acontecimientos relevantes y tomé no menos de una docena de fotografías, con serio riesgo de perder el equilibrio e incluso caerme al agua, todo lo cual me ha permitido redactar e ilustrar este relato.

Durante la emergencia, hasta el sentido del humor estuvo presente. Ante una consulta de otro colega acerca del porqué se había corrido la carga, la respuesta se limitó a señalar que la situación se había originado cuando ambos Prácticos se habían ubicado a la misma banda con la secreta intención de percibir la denominada "gratificación de riesgo"...

Por último, si las consecuencias hubiesen sido más graves y el mar nos hubiese escorado más allá del rango de estabilidad del buque, ¿no habría sido honroso sucumbir en el mar en el cumplimiento del deber y, además, un 21 de mayo?

La navegación por el Estrecho se realizó con toda felicidad. Los mensajes de seguridad

ordenados por la Autoridad Marítima y radios periódicamente por el faro Félix dieron vía libre y paso preferente al escorado *Alara*, que fondeó sin novedad en la rada de Punta Arenas a las 15:40 horas del 22 de mayo.¹⁴

Acciones posteriores

Desde el momento en que el buque fondeó en Punta Arenas con 12° de escora a estribor, éste fue objeto de la curiosidad de la prensa y de la televisión, dando origen a reportajes y comentarios sobre la emergencia vivida. La noticia trascendió los medios locales y fue difundida y comentada por la prensa capitalina y la televisión nacional.

En el accidente del *Alara* concurren simultáneamente dos conceptos de seguros marítimos:

—Pérdidas no voluntarias, originadas por el mal tiempo, las que se agrupan bajo el concepto genérico de "Particular Average", cuyo monto es absorbido por las compañías de seguros del buque o de la carga averiada o perdida.

—Pérdidas voluntarias, originadas por decisión del Capitán ante peligro inminente, para

¹⁴ Ver foto Nº 3 (gentileza de *La Prensa Austral* de Punta Arenas).



Foto N° 3

evitar males mayores o minimizar los daños, decisión que debe ser evaluada como razonable y necesaria (v.gr.: echazón, madera botada al mar al ordenarse cortar las trincas de la carga sobre la bodega 6). Estas pérdidas se agrupan bajo el concepto genérico de "General Average", en que el monto de las pérdidas se reparte entre los armadores, los "charters", los dueños de la carga y eventualmente algunas compañías de seguros. La complejidad del problema, unido a la necesidad de determinar la naturaleza y el monto de las pérdidas, retirar la carga de cubierta y reestibarla, inspeccionar las bodegas y reparar las averías para que el buque pudiese proseguir su navegación hacia los puertos de destino en el norte de Europa, ocasionaron que un grupo importante de personas—integrado por representantes de cada una de las partes involucradas— esperara al buque a su recalada en Punta Arenas. Este grupo, actuando coordinadamente, analizó los cursos de acción que permitirían al *Alara* proseguir su viaje con absoluta seguridad.

Con fecha 23 de mayo el Capitán del *Alara* presentó una Protesta de Mar en una notaría de Punta Arenas, dejando constancia de los hechos, estimando una pérdida total de aproximadamente 200 metros cúbicos de madera y daños en cinco barraganetes deformados o quebrados. Según la Protesta, todo lo anterior le obligaba a "declarar General Average en defen-

sa de los intereses de sus armadores y de los dueños de la carga".

Por otra parte, el Gobernador Marítimo de Punta Arenas dispuso que un jefe de esa repartición emitiera un Informe Técnico para determinar las causas que provocaron la emergencia.¹⁵ Ordenó, además, que con cargo a los "charters" del buque un oficial de su dependencia sobrevolara el área marítima comprendida entre Evangelistas y cabo Pilar con el propósito de determinar si la madera lanzada al mar podría llegar a constituir algún peligro para la navegación, lo que se cumplió el 25 de mayo con resultados negativos.

Después de un exhaustivo análisis de conveniencia y factibilidad—donde no estuvieron ausentes las consideraciones económicas— el grupo técnico acordó recomendar que el *Alara* se desplazara a bahía Laredo, distante 16 millas al norte de Punta Arenas, donde sería necesario retirar y reestibar toda la carga sobre cubierta y reforzar el apuntalamiento del cargamento almacenado en bodegas. Estos trabajos se realizarían con la participación de dos barcazas de ENAP-Magallanes y la colaboración de los remolcadores de apoyo *Cruz de Froward* y *Ultra-mar X*. Los representantes ya citados presentaron un plan de reestiba, el que fue aprobado por el Gobernador Marítimo de Punta Arenas, autoridad que dispuso, además:

¹⁵ Investigación realizada por el Capitán de Corbeta (Pr.) Sr. Hernán Vera Peña.

- Cumplir Reglamento N° 7-55/4 sobre Transporte en la Marina Mercante.
- Cumplir Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 1974).
- Cumplir Regla 44 del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga.
- Cumplir lo recomendado en el Código de Prácticas de Seguridad para buques que transportan cubiertas de madera, incluyendo la colocación de pies derechos, a pesar de que esta disposición no es obligatoria en Chile.
- Prohibir el uso de materiales de trinca en regular estado.
- Todo lo anterior debería ser verificado antes del zarpe definitivo de la nave por el Inspector de Navegación y Maniobras de la Gobernación Marítima de Punta Arenas.

El buque se dirigió a bahía Laredo el 26 de mayo. La descarga se inició el día siguiente, removiéndose la totalidad de la madera de cubierta, la que fue llevada a tierra. Una cuadrilla especializada procedente del centro del país reestibó la madera en cubierta y —de acuerdo a lo dispuesto por el inspector local de la Gobernación Marítima de Punta Arenas— reforzó el apuntalamiento de la carga en bodegas, que se comprobó había sido débil e insuficiente, dejando espacios libres que favorecieron el gradual desplazamiento de la carga durante la navegación y su corrimiento definitivo cuando se experimentaron balances de mayor amplitud al intentar ingresar al Estrecho. Este mismo personal, empleando saldos de madera aserrada, confeccionó una nueva pasarela de madera sobre el cargamento.

Los trabajos de reparaciones estructurales del buque fueron realizados por la firma INDUSTRIAL de Punta Arenas e incluyeron la colocación de 102 pies derechos de acero de 150 mm de diámetro y 6 metros de largo cada uno. El inspector de la Salvage Association autorizó el reforzamiento de los 5 barraganetes deformados en la amura de estribor, frente a la bodega 2, permitiendo que la reparación definitiva de los 12 a 15 metros deformados de la amurada se realizara una vez que el buque finalizara su descarga en Amberes.

El 9 de junio un representante de la London Salvage Association (oficina de Nueva York), inspeccionó el buque, verificando las condiciones de la carga, reestiba, trincas y seguridad en general. El mismo día, el representante local del Det Norske Veritas emitió un certificado confirmando la Clasificación del Buque y el representante de la Gobernación Marítima de Punta Are-



INSTALACION DE LOS PIES DERECHOS

nas verificó los cálculos de estabilidad presentados por el buque, emitiendo el Certificado Oficial de Conformidad.

Pese a que las condiciones invernales de tiempo demoraron las faenas, los trabajos finalizaron el 10 de junio a mediodía y, previa inspección de la autoridad marítima local, el *Alara* zarpó definitivamente a Inglaterra ese mismo día a las 18:35 horas, con un cargamento de 7.400 metros cúbicos de madera sobre cubierta, el que alcanzaba una altura promedio de cinco

metros, debidamente asegurado con trincas de cadena y 3.200 metros de cable de acero de 22 mm de diámetro que afirmaban la carga de babor a estribor, entre los pies derechos.

Con respecto a las pérdidas ocasionadas, estimaciones responsables que incluyen la caída al mar de 450 metros cúbicos de madera aserrada, el lucro cesante del buque y su dotación, el arriendo de barcazas y buques de apoyo, instalaciones en tierra, reparaciones estructurales, colocación de pies derechos, cuadrillas de estibadores, exploración aeromárítima, material de trincas, pasajes, hoteles y otros gastos menores significaron una pérdida largamente superior a un millón de dólares. Tal cantidad es significativa si se considera que —según datos del Capitán de la nave— el buque estaba valorizado en ocho millones de dólares y en diez millones de dólares su cargamento.

El costo de las pérdidas es asumido por todas las entidades involucradas, en una proporción que es determinada por una comisión técnica, liquidadora de la General Average. Se aprecia conveniente destacar que una importante Oficina de Asesoría Técnica Marítima de Valparaíso consideró que "la pérdida de la carga, echada al mar desde la cubierta de la bodega 6, estribor, como consecuencia de las órdenes dadas por el Capitán para volver a una posición más segura, debe ser debidamente ponderada por la Comisión Liquidadora como una acción necesaria, siendo —en opinión de la mencionada Oficina— una sabia decisión hecha por el Capitán en beneficio de ambos, la carga y el buque".

Conclusión

Al finalizar este relato creo conveniente destacar que la emergencia experimentada por la motonave *Alara* el 21 de mayo de 1990, al recalar con severo mal tiempo al estrecho de Magallanes, no pasó inadvertida.

Por el contrario, permitió comprobar, una vez más, que los malos tiempos en el área que se extiende desde el canal Trinidad al cabo de Hornos se suceden con frecuencia, sin previo aviso y con intensa violencia.

Por otra parte, fue una voz de alerta para todas las entidades vinculadas con el transporte de madera sobre cubierta, demostrando la conveniencia de exigir un mayor control y supervigilancia durante el carguío, estiba, apuntalamiento y trinca de los cargamentos de madera, principal fuente de los accidentes marítimos que ocurren a nivel internacional por corrimientos de carga.

A su vez, el Servicio Meteorológico de la Armada de Chile está realizando las gestiones destinadas a completar su equipamiento técnico para perfeccionar las predicciones y transmisiones de sus boletines meteorológicos y la Dirección General del Territorio Marítimo ha reiterado la vigencia de sus instrucciones destinadas a dar estricto cumplimiento a los convenios y otras disposiciones aceptadas internacionalmente para regular el transporte de cubiertas de madera, todo ello en el marco de su responsabilidad esencial de preservar la seguridad de la vida humana en el mar.

BIBLIOGRAFIA

- *Derrotero de la Costa de Chile*, volumen III, IHA, Publ. 3003, 1982.
- *Pilot Charts para el océano Pacífico suroriental*.
- *Brown's Nautical Almanac*, Glasgow, England, edición 1990.
- Informes Meteorológicos del Capitán del *Kirishima*.
- Libro II del *Código de Comercio*, 1988.
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 1974).
- Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966.
- *Código de Prácticas de Seguridad para Buques que Transportan Cubiertas de Madera*, de 1981.
- *Transporte Marítimo*, por Iván Soulodre W., Imprenta Almendral, 1982.
- *Thomas' Stowage*, 1985.
- Texto de *Estiba y Estabilidad en las Navas Mercantes*, Enrique Arze M., 1974.