



CAUSAS DEL INCENDIO Y PÉRDIDA FINAL DE LA FRAGATA LAUTARO.

Hugo Alsina Calderón *

Este trágico accidente ocurrió mientras el mundo se encontraba en plena Segunda Guerra Mundial y en circunstancias que la nave transportaba un gran cargamento de salitre ensacado, desde los puertos del norte de Chile hasta San Francisco de California. Como el salitre era considerado por los países del Eje contrabando de guerra y como Chile era considerado como enemigo por el Japón, existieron muchas suposiciones de que habría sido un acto de sabotaje o una acción directa del enemigo. La verdad es que no ocurrió nada de eso y, sencillamente se trató de un lamentable accidente derivado del encadenamiento de diversos acontecimientos aislados.

En efecto, la causa directa fue la necesidad de mejorar la ventilación de la cámara de oficiales, recordando que en esa época no era conocido el aire acondicionado a bordo de nuestros buques. Para ello se planeó practicar un orificio en la ventilación de los departamentos inferiores por medio de un corte de plancha con soplete de oxiacetileno. Se efectuaron varias reuniones de estudio entre el 2º Comandante, el Ingeniero de Cargo, el Oficial a cargo del sector y el oxigenista que el caso requería.

La causa remota fue que los planos del buque hechos por el astillero que reparó y reacondicionó el buque en

Oakland, el año 1943, cometió un error al trazar el perfil del tubo de ventilación, que nace en una cachimba de cubierta y que llega hasta el pañol de cantina, casi en la cala del buque. El astillero norteamericano dibujó el tubo recto y de un diámetro uniforme a través de las tres cubiertas, en circunstancias de que en el plano original alemán, y en la realidad, este tubo tenía dos diámetros diferentes, uno desde la cubierta principal hasta el entrepuente de la bodega 1, y otro desde este entrepuente hasta el pañol de cantina. Lo anterior significó la existencia de un anillo de ventilación en el entrepuente de la bodega, hecho que no pudo ser considerado al planificar el trabajo, por usar el nuevo plano norteamericano en el cual no aparece este detalle, y además, porque al revisar el lugar del trabajo no fue posible apreciar este anillo de ventilación porque la bodega estaba cargada, cerrada y oscura. Todos los elementos de incendio fueron derivados al pañol de cantina, donde cayeron la mayor parte de las chispas producidas por el corte con soplete. Lo que no se pudo detectar a tiempo, fue que también cayeron chispas por el anillo de ventilación del entrepuente de la bodega uno, donde había una buena cantidad de salitre ensacado, siendo esta la causa real del incendio.

La tercera causa necesaria para que se consumara la tragedia, fue que el

buque prácticamente no contaba con elementos eficaces para combatir un incendio, sólo había un par de mangueras de poco diámetro, algunos extintores antiguos y un gran depósito de “agua madre”, usada en las salitreras para apagar incendios de salitrones.

Alrededor de las 11 de la mañana, cuando el mayordomo de la cámara de oficiales sintió un extraño olor a quemado y dio la alarma, la primera medida fue acertada, cerrar todo herméticamente para ahogar el fuego y dirigirse al puerto más cercano, que era Pisco en el Perú, travesía que demoraría unos dos días de navegación. Ello implicaba modificar el itinerario del viaje o suspenderlo, en circunstancias que el ligero olor a quemado no era todavía un síntoma grave. Se decidió explorar primero para determinar la magnitud de la alarma. Por el tubo de ventilación no salía humo, sólo un olor muy débil a pitilla quemada.

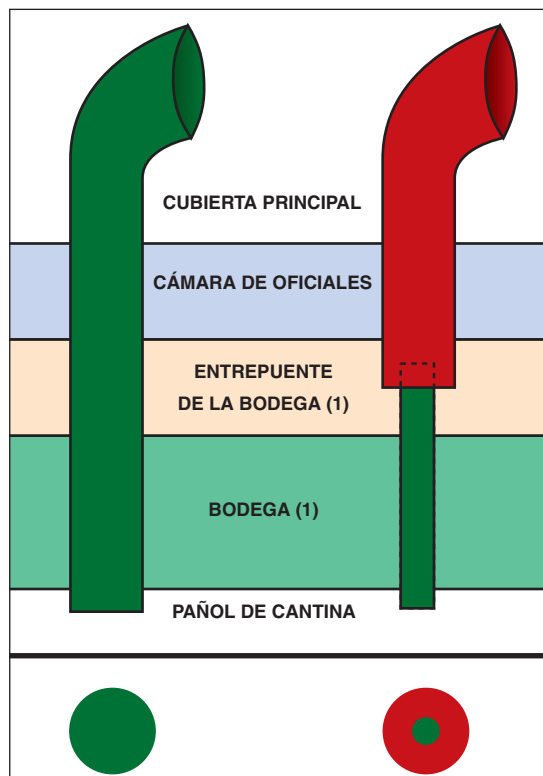


Gráfico de la cachimba donde se originó el incendio en la bodega 1.

Se decidió entonces levantar el encerado de la bodega 1 y ver si salía humo u olor. No había nada. Se levantó entonces un cuartel para permitir la entrada de una persona. Todo normal. Bajó primero el Capitán García, seguido del Teniente Navarro y del suscrito. No había humo ni olor. El Capitán García se volvió hacia mí y me dijo que fuera a buscar mi linterna porque todo estaba muy oscuro. Siguió bajando a la bodega con más personal, unos 7 u 8 en total. Al regresar con la linterna e intentar bajar a la bodega, se produjo la deflagración violenta, tal como cuando se enciende una cantidad de pólvora negra al aire, grandes, grandes llamas y humo negro asfixiante. Junto con el Guardiamarina Skarmeta logramos sacar a tres hombres ardiendo de la bodega y un cuarto no lo pudimos sujetar y cayó al fondo dando terribles gritos de dolor. Hecho un análisis posterior del accidente, se determinó que el incendio de todas maneras habría estallado con fuerza antes de llegar a puerto debido a que el salitre iba ensacado y el yute del saco habría entregado la cantidad de oxígeno necesaria para activar el fuego. Es decir, en ningún caso el fuego podría haber sido ahogado, incluso manteniendo herméticamente cerradas todas las escotillas.

Una vez rescatados los 200 sobrevivientes por el vapor argentino Río Jachal, llegó al lugar del suceso el vapor peruano Ucayali y posteriormente un remolcador que se encargaría de remolcar el casco ennegrecido a puerto. El Comandante con el Ingeniero de Cargo y una pequeña partida de rescate, se embarcaron en el Ucayali para recuperar los restos humanos del incendio y dirigir la maniobra de remolque. El trabajo del remolcador fue muy duro porque era necesario abordar el casco del Lautaro para hacer firme el remolque, cuya maniobra debía efectuar lentamente porque el casco tenía una fuerte escora a estribor debido a que los tres palos de proa, trinquete, mayor



Náufragos rescatados por el vapor argentino "Río Jachal".

proel y mayor popel, estaban caídos y colgando de los obenques por la borda de estribor, ofreciendo una fuerte resis-

tencia al avance. Al día siguiente de iniciado el remolque, arreció el viento del SW levantando una fuerte marejada que comenzó a inundar el casco vacío, hasta que llegó el momento en que su hundimiento era inminente. El remolcador debió cortar rápidamente el remolque para no ser arrastrado por el hundimiento de un casco mucho mayor. No hubo forma de evitar su hundimiento, pues el estado del tiempo no permitió instalar bombas de achique y además, fue una forma más digna de morir, en atención a que de haber salvado la situación, habría quedado como un viejo pontón carbonero en algún ignorado puerto del sur.

* * *

