

LOS ASTILLEROS Y MAESTRANZAS DE LA ARMADA

SUS PRIMEROS OCHO AÑOS DE VIDA

Por Carlos ROTTER Hein
Contraalmirante (I.).
Armada de Chile.

La idea original de instalar en la mejor bahía que posee el país la base principal para la Armada Nacional nació en el Proyecto de Ley presentado al Senado por don Joaquín de la Huerta en julio de 1826, que en su principal artículo disponía se estableciera el Arsenal de la Marina en el puerto de Talcahuano. Este proyecto fue aprobado por el Congreso, pero la situación política de la época y la disolución de la Escuadra lo encarpitaron indefinidamente.

Los primeros pasos para la construcción de un dique seco se dieron en 1875 con la contratación de un Ingeniero Hidráulico en Francia. El proyecto fue presentado al Gobierno en 1878 siendo postergado por falta de fondos ya que la obra costaba \$ 1.550.000 de 6 peniques.

La guerra del Pacífico y las dificultades en las operaciones de nuestra Escuadra por falta de carena sirvió para dar impulso al proyecto, de tal manera que el 30 de diciembre de 1879 fue promulgada la Ley que autorizó la construcción

del dique seco. Sin embargo, las dificultades de orden financiero, los nuevos proyectos y anteproyectos, informes y contrainformes, y las decisiones en las Cámaras, atrasaron la iniciación de las obras hasta el 15 de diciembre de 1890 fecha en que el Presidente Balmaceda inauguró los trabajos.

En febrero de 1895 el Presidente de la República don Jorge Montt visitó el primer dique seco y sus obras complementarias, presenciando las pruebas finales. Este mismo año se contrataron los empleados y organizaron los servicios industriales.

El buen rendimiento obtenido por el empleo del primer dique seco, motivó la decisión del Supremo Gobierno para disponer la construcción de otro de mayor capacidad, capaz de recibir el acorazado "Almirante Latorre", dique que fue inaugurado el 15 de julio de 1925.

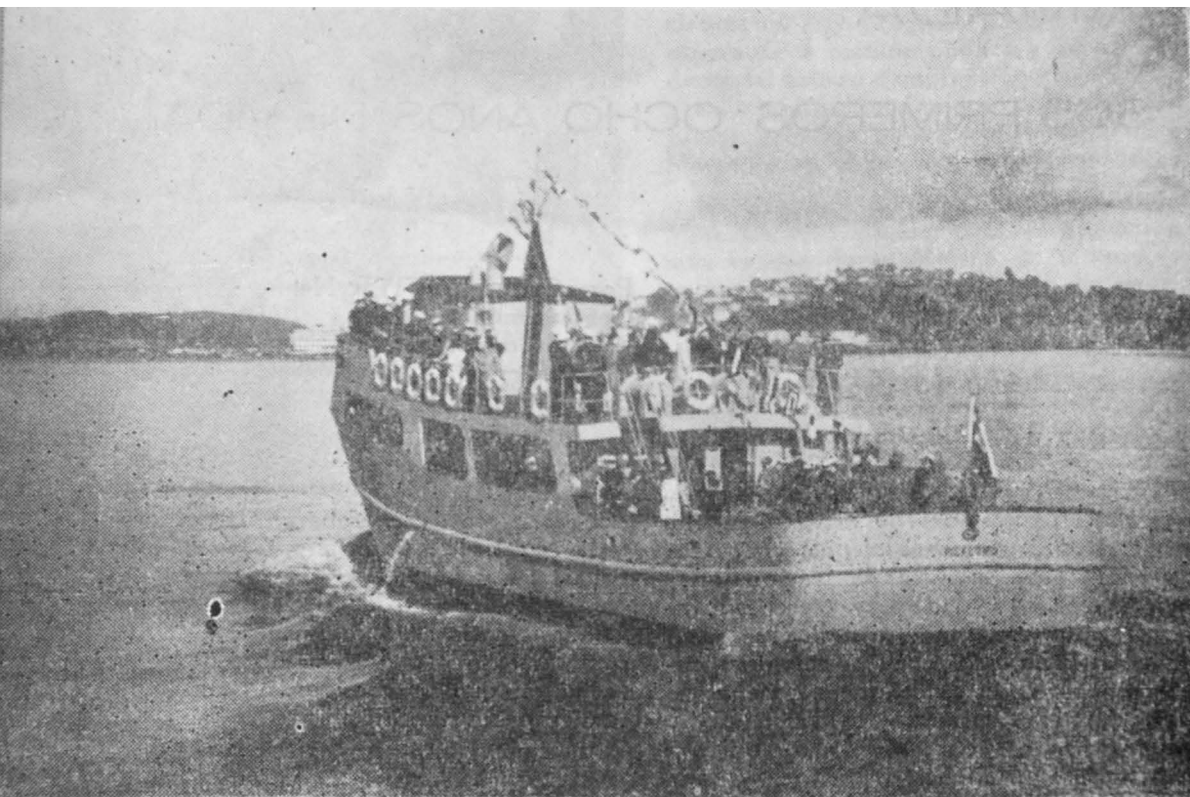
La complejidad siempre creciente de la construcción naval y sus lógicas mayores exigencias de mantención, hicieron

evidentes para la Institución, la imperiosa necesidad de modernizar las instalaciones, equipos y máquinas-herramientas pertenecientes a los arsenales de la Marina, asimismo se evidenció la necesidad de acortar los plazos de las reparaciones y buscar las medidas orientadas a rebajar en lo posible sus costos.

A esta altura se consideró con mucha razón que el contar con medios modernos de reparaciones, capaces de cubrir

crementar los medios destinados a la mantención, modernización y ampliación de las instalaciones.

Las primeras investigaciones efectuadas, demostraron que la reglamentación de los arsenales de la Marina era muy rígida y hacía difícil operar con la expedición necesaria para la explotación comercial de sus instalaciones. Consciente de ello, la Superioridad Naval designó una comisión para que analizara el pro-



Transbordador "Meteoro" para la Escuela de Grumetes, construido en ASMAR (T), en su viaje inaugural.

cualquiera exigencia militar de la Armada Nacional, indudablemente permitiría normalmente disponer de un exceso de capacidad posible de ser aprovechada en la atención de reparaciones de la Marina Mercante e incluso de la Industria Privada, todo lo cual haría posible a la vez rebajar los costos al Fisco-Armada, y formar acopios de capitalización para in-

blema global reuniendo todos los antecedentes existentes. Los estudios correspondientes permitieron en 1960 presentar al Supremo Gobierno un proyecto concreto que se tradujo en el Decreto con Fuerza de Ley N° 321, que creó los Astilleros y Maestranzas de la Armada, "Asmar", como Empresa Autónoma del Estado.

En cumplimiento al D.F.L. N° 321, las instalaciones y talleres de los Arsenales de la Marina fueron transferidos a "Asmar", formando su patrimonio. Tanto los edificios y diques habían sufrido las consecuencias del terremoto de 1939 y a poco de iniciar sus funciones la Empresa, un nuevo sismo averió sus obras portuarias, diques y edificios de Talcahuano, su principal Planta Industrial; los daños fueron de tal magnitud que algunos sectores no pudieron utilizarse hasta su reparación total.

Los molos dañados exigieron en esa fecha una inversión de E° 10.000.000, suma que estaba fuera de toda posibilidad de ser financiada con los recursos presupuestarios de la Empresa.

Afortunadamente los daños que restaron eficiencia a la Planta Industrial de Talcahuano, no comprometieron la seguridad de los diques e instalaciones y ésta pudo reiniciar sus actividades tres días después del terremoto de 1960, con un 40% de su capacidad.

Al comienzo de sus actividades Asmar elaboró un Plan que establecía una política en materia de desarrollo, el que al cumplir los primeros cinco años de su existencia debió ser reactualizado y complementado para adecuarlo en mejor forma a su objetivo. El interés en dar adecuada solución a lo anterior, dio origen a un Plan Decenal, preparado por la Dirección de la Empresa con el propósito de canalizar su acción rectora en el período 1967-1976. El criterio fundamental de dicho Plan está orientado a lograr en forma total y eficiente los siguientes aspectos:

- a) Dar un mejor servicio a la Armada y a la Marina Mercante.
- b) Incrementar la rentabilidad de sus inversiones y beneficiar la economía nacional, reduciendo el gasto de divisas en el exterior en el rubro reparación y construcción de buques y demandando insumos que den mayor vida a numerosas industrias privadas y del Estado.
- c) Crear una mayor capacidad de trabajo que además ayude a resolver en parte el latente problema socio-económico de la cesantía.

De acuerdo con las estimaciones de este Plan, una inversión de 27,5 millones

de dólares en el decenio permitirá alcanzar un producto bruto de 25 millones de dólares anuales, una economía de divisas de 14 millones de dólares anuales y una mayor capacidad de empleo para mil hombres más aproximadamente.

Aunque a la fecha todavía falta mucho por cumplir las metas trazadas por el Plan Decenal al que se espera darle término en 1976, podemos comprobar que ya no sólo se han reparado todas las averías de ambos terremotos en la Planta Industrial principal de Talcahuano, estando en servicio los molos, líneas férreas, talleres y equipos, sino que también la mayor parte de sus calles se encuentran pavimentadas, se han modernizado y ampliado todos sus talleres y servicios en gran magnitud, gracias al apoyo eficaz de la Superioridad Naval y la colaboración técnica y material de la Armada de Estados Unidos de Norteamérica, acción que se ha extendido a las tres Plantas Industriales, permitiendo satisfacer así las necesidades de la Armada y los requerimientos de la Marina Mercante e Industria Privada.

Es indudable que para lograr el fin alcanzado fue necesario coordinar el mejoramiento material, con un mejoramiento del standard de eficiencia del personal, en los diversos niveles de la organización, aprovechando becas en el extranjero, seminarios y cursos de las Escuelas de la Armada, Centros de Preparación Profesional de INACAP, Escuela Industrial de Concepción y Universidad de Concepción.

Velando además por el bienestar de su personal, la Empresa, dentro de sus medios, ha logrado una política de remuneraciones que sin ser el ideal, satisface en lo posible las necesidades y evita, aunque parcialmente, el éxodo de profesionales entrenados a otras industrias. Así mismo ASMAR tiene desde 1966 vigente un Reglamento de Bienestar aprobado por el Supremo Gobierno, que cumple con todos los beneficios contemplados por la Ley.

Han transcurrido ocho años desde la creación de ASMAR y gracias al esfuerzo mancomunado de su dotación así como de la colaboración enunciada recibida, la Empresa ha logrado satisfacer en parte apreciable las necesidades de la Marina Mercante, hacia la cual ha orien-



Visita de su Excelencia el Presidente de la República Don Eduardo Frei M. a la Planta Industrial de ASMAR, Talcahuano.

tado preferentemente su atención. Es así como en el año 1967 se carenaron y repararon en los diques de Talcahuano y el Varadero de Punta Arenas, un total de 67 buques particulares, con un total de 178.818 toneladas de registro grueso.

A lo anterior debe agregarse un volumen muy importante de trabajos al sector industrial y todo ello sin desatender los requerimientos del principal cliente de ASMAR, la Armada Nacional, fin primordial de la Empresa a la cual efectúa todos sus trabajos al costo.

Para dar una mejor visión del conjunto en relación a la magnitud de los esfuerzos realizados, debe considerarse que el volumen de ventas anuales correspondientes al sector privado efectuado en las tres Plantas Industriales, ha aumentado en la siguiente forma:

1962	E°	943.984,07
1963	E°	1.949.000,00
1964	E°	3.185.326,87
1965	E°	4.563.125,87
1966	E°	5.716.368,00
1967	E°	8.743.761,00

En un futuro próximo se espera superar ampliamente la cifra dada para 1967,

agilizando los métodos de producción y acortando notablemente los plazos de entrega de los trabajos y con costos internacionalmente competitivos, a fin de hacer así más atractivos para el cliente los servicios de la Empresa.

Será necesario para lo anterior lograr mayor flexibilidad en las tramitaciones legales vigentes, contar con una legislación que proteja esta industria pesada básica, obteniendo facilidades de importación de materiales, repuestos y equipos que aún no se fabrican en el país y asimismo, interesar a las autoridades que les compete, a revisar los controles estatales en materia de contratos y reemplazos de personal.

En resumen, dada la complejidad de este tipo de industria cuya producción es muy diversificada, es absolutamente necesario que la Dirección cuente con las herramientas legales que le permitan desarrollar sus actividades con expedición al igual que otros países latinoamericanos que han logrado un notable progreso en la industria de Astilleros con las cuales ASMAR debiera poder competir sin trabas, única forma de lograr cumplir la política del Supremo Gobierno en el campo del desarrollo industrial.