

Ahora se puede contar

Por

Fernando HERRERA Maldonado
Capitán de navío (R), Armada de Chile

Se cumplía el programa de ejercicios de la escuadra y en diciembre de 1945 nos encontrábamos atracados al muelle de Punta Arenas.

Comandaba la escuadra el contraalmirante Sr. Alfredo Hoffmann y la componían el BMS "Araucano", como buque insignia, y los destructores "Serrano", "Hyatt" y "Videla". Su pequeñez había permitido este crucero al sur, ya que la exigua disponibilidad de combustible, a esa altura del año y dentro de un presupuesto reducido, lo hacían posible.

Nuestro BMS "Araucano" servía además como apoyo logístico llevando combustible Fuel Oil o Bunker C para calderas, en sus tanques, que normalmente se usaban para el petróleo diesel de los submarinos.

Hago hincapié en esto del petróleo, porque en ese entonces no nos imaginábamos que seríamos los protagonistas de un cambio fundamental en el uso de un tipo especial de combustible en nuestra Armada.

Eran las 11.00 horas de un día en que sólo estábamos a bordo del buque insignia los dos oficiales de guardia, el de cubierta y el de máquinas, el teniente ayudante del comandante y el que suscribe, ingeniero a cargo. A esa hora llegó el ayudante, teniente Oyarzún, a mostrarme un radio del Comandante en Jefe de la Armada, que decía: "Comandante en Jefe de la Escuadra deberá cambiar insignia a un destructor Pto. "Araucano" deberá dirigirse a Lota a hacer carbón, a Talcahuano y Valparaíso a recibir personal para dirigirse a USA a recibir unidades recién adquiridas".

El almirante, su Estado Mayor, el comandante del buque, capitán de navío Sm. Sr. Danilo Bassi y demás oficiales,

junto con los comandantes y oficiales de las otras unidades se hallaban en tierra cumpliendo con una invitación de la sociedad de Punta Arenas.

Atracado a nuestro costado estaba el "Serrano", recibiendo petróleo, en una faena llena de inconvenientes por la baja temperatura ambiente y en virtud que nuestros estanques no tenían calentadores. Llevábamos horas luchando con la excesiva viscosidad que había adquirido el Bunker C, que tratábamos de obviar aspirando de los estanques más cercanos a nuestras calderas; pero así y todo la faena iba muy lenta y sería casi imposible desde los otros estanques.

La noticia nos sorprendió en un principio. Nos alegramos después y nos preocupó seriamente por último, porque mientras era llevada por el ayudante al almirante teníamos que resolver de alguna manera la dificultad en nuestra faena, pues no podíamos zarpar dejando a los destructores sin petróleo.

Por mí y ante mí decidí aplicar vapor vivo a los estanques, a través de sus tapas de registro, con mangueras metálicas de aquellas para soplar el flux en los tubos de las calderas. La medida surtió efecto; pero yo no las tenía todas conmigo, pues me daba cuenta que si bien el vapor calentaba el petróleo, el agua resultante de la condensación del vapor era bombeada junto con el petróleo y podría producir problemas en las calderas de los destructores. La única esperanza era que dicha agua no fuera excesiva.

La fiesta en tierra duró menos de lo programado, debido al citado radio y esa misma tarde se produjo el cambio de insignia, se terminó de reabastecer de petróleo a los destructores y zarpamos a las 17.00 horas.

Antes de terminar de navegar el Estrecho se produjo un paréntesis que me permitió sentirme más tranquilo. A la altura de Puerto del Hambre, se declaró en un tripulante una apendicitis aguda con necesidad urgente de operar y el doctor Fernando Serrano informó al comandante la necesidad de enviar el enfermo a un hospital. Se dio cuenta a la insignia, quien dispuso que el "Serrano" fuera a recoger al enfermo a Puerto del Hambre, donde habíamos fondeado.

Todo se cumplió sin novedad y el "Serrano" no acusó agua en sus estanques de petróleo. Posteriormente supimos que el mismo buque, con la insignia a bordo, tuvo un apagón de calderas, por el agua, justamente en el paso del Kirke, el que cruzó con las máquinas paradas, dando guiñadas y viradas en redondo, felizmente sin consecuencias.

En fin, ahorrando acaecimientos, llegamos a Nueva York el 23 de enero de 1946, día en que se producía la primera nevada en dicha ciudad. Nos dieron un fondeadero en City Island, en el East River, frente a los muelles donde permanecían atracadas las tres corbetas canadienses que debíamos recibir y alistar para llevarlas a Chile.

Desde el primer día en el cumplimiento de nuestra misión empezamos a revisar los problemas de Punta Arenas con el BMS "Araucano", no acondicionado para operar a tan bajas temperaturas.

Se veía la dificultad que significaría el almacenamiento de petróleo para las corbetas en el caso que tuviéramos que almacenarlo para el viaje; pero felizmente no navegaríamos junto a ellas a Chile pues éstas una vez listas debían zarpar formando parte de una división aparte y nosotros, en cambio, de acuerdo a nuevas órdenes, debíamos dirigirnos a Nueva Escocia, Canadá, a recibir y a alistar dos fragatas que tuvimos que escoger entre 36 que estaban en Shellburne en condiciones de conservación prolongada. Felizmente me correspondió la misión con los comandantes Alejandro Navarrete y Harold Hyslop a las órdenes del Jefe de la Misión Naval de Chile en Washington, contraalmirante Emilio Daroch, de ir a elegir las y allí pude darme cuenta del clima en que nos correspondería operar a esa altura del año.

Cumplida la misión y de regreso en Nueva York, informé de mi preocupación al comodoro Bassi, quien me autorizó para ponerme en contacto con las autoridades de la Armada de los Estados Unidos en ese puerto y solicitarles asesoramiento para el caso del BMS "Araucano", por no contar con calentadores en sus estanques de petróleo para atender las fragatas. En cuanto a nuestro buque no había problema, pues quemábamos carbón.

Sería largo enumerar la cantidad de oficinas y pisos que debí recorrer en el edificio de la Armada norteamericana con mi inglés a medias; pero la verdad es que al parecer interpretaron bien las arrugas de mi frente, pues me atendieron con toda gentileza.

Resultado final y previas muchas consultas, venias y papeleos, se nos autorizó cargar en los estanques del BMS "Araucano" el combustible que ellos se habían visto obligados a preparar para casos como estos en la guerra recién terminada: el "Navy Special Fuel Oil", que se entregaba a países extranjeros sólo bajo autorización especial y en casos muy calificados. Dicho combustible, una mezcla de Fuel Oil o Bunker C con petróleo diesel, fluye fácilmente a bajas temperaturas y tiene otra serie de ventajas en su

uso en calderas, especialmente de alta presión, pese a su mayor precio.

En las pruebas de las fragatas en la bahía de Shellburne, una vez alistadas, quemando Navy Special Fuel Oil en sus calderas, corrieron a 18 nudos sin echar nada de humo, siendo ello una sorpresa para los canadienses, pues ése era el problema que tuvieron esos buques en la guerra.

Así fue como nuestra Armada, desde entonces, ha continuado empleando este tipo de combustible para las calderas de sus buques en base a la experiencia señalada.

De esto hace 27 años y por eso he titulado este relato "Ahora se puede contar", ya que las responsabilidades o éxitos por lo acaecido ya no cuentan.

