

BUQUES DE LA CSAV EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

*Pedro Sapunar Peric
Ingeniero*

PLANIFICACION Y CONSTRUCCION

DURANTE 1935 la Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) decidió dar un atrevido paso: Encargar la construcción de tres ultramodernas motonaves de pasajeros y carga, de alta velocidad (17 nudos) y con bodegas frigoríficas para transportar frutas. Con ellas se pensaba no sólo atender las necesidades del cabotaje chileno sino que, además, extender los servicios de la CSAV, transportando frutas a los mercados europeos.

El financiamiento del costo de 450 mil libras esterlinas como costo de las tres motonaves fue cubierto con un aumento de capital que en apreciable porcentaje fue captado por el Banco de Chile.

El 5 de junio de 1936 fue firmado el contrato con los astilleros Naks Kov Skibsvaert, de Dinamarca, para la construcción de las tres motonaves.

Este plan de construcciones navales captó el interés y el apoyo decidido del Gobierno chileno, el cual propuso -en un momento oportuno- que aprovechando el viaje a Europa las motonaves hicieran escala en Estados Unidos; como resultado de esta proposición, la CSAV decidió que en el viaje de vuelta de Europa sus naves recalaran en Nueva York para tomar pasajeros y carga con destino a Chile.

La Armada de Chile también se interesó en la construcción de las tres veloces motonaves, al plantearse el hecho que en caso de una eventual guerra estos buques podrían convertirse, ya sea en cruceros auxiliares, corsarios o transportes armados rápidos. Resultado de lo anterior fue que la Armada llegó a un acuerdo con la CSAV, ordenándose a los astilleros constructores que fuera reforzada la cubierta principal de los buques, de manera que llegado el caso se pudiera montar artillería mediana sobre ella. A cambio de esto, la Armada canceló 32 mil libras esterlinas por el mayor valor que significó esta modificación.

Las características principales de las tres motonaves fueron las siguientes:

- Copiapó: 7.145 TG.
- Aconcagua: 7.250 TG.
- Imperial: 7.261 TG.
- Velocidad: 17 nudos.
- Eslora: 410 pies.
- Manga: 58 pies
- Puntal: 33,9 pies
- Motores: Diesel de dos tiempos, de 7.400 HP.
- Capacidad frigorífica: 4.238 pies³ el Aconcagua y el Copiapó, 1.413 el Imperial.
- Pasajeros: 34 en primera clase y 126 en segunda.

El Copiapó fue el primero en ser construido y el primero en llegar a Chile, pues le fue colocada la quilla el 9 de abril de 1937, siendo lanzado al agua el 2 de octubre del mismo año: Arribó a Valparaíso en viaje inaugural (vía canal de Panamá) el 19 de enero de 1938.

El Aconcagua fue el segundo; la quilla le fue colocada el 7 de agosto de 1937, siendo lanzado al agua el 14 de diciembre del mismo año. El 25 de febrero de 1938, durante el período de terminación a flote, un incendio destruyó la mayoría de los camarotes;

finalmente, el 11 de abril de 1938 fue entregado completamente reparado. Arribó a Valparaíso en viaje inaugural el 12 de mayo de 1938.

Al Imperial, tercero de la serie, le fue colocada la quilla el 5 de noviembre de 1937, siendo lanzado al agua el 12 de marzo de 1938. Arribó a Valparaíso el 5 de julio de dicho año.

Los principales acontecimientos relativos a las tres veloces naves, bajo bandera chilena, fueron los siguientes:

El 6 de mayo de 1938 el directorio de la CSAV acordó que las motonaves no hicieran cabotaje y sólo atenderían el servicio exterior, es decir, el servicio a Europa, recalando a Nueva York en el viaje de retorno.

Llegar regularmente a Europa había sido una ansiada meta de la CSAV que no había logrado cristalizar, salvo -esporádicamente- a comienzos del siglo XX y luego en 1922. Ahora lo lograría con las tres flamantes unidades ya mencionadas.

Comercialmente, la línea a Europa fue un éxito; sin embargo, el enlace con Nueva York fue difícil debido a que allí se debía competir con la Grace Line, poderosa compañía naviera estadounidense. Esto último significó difíciles conversaciones para llegar a acuerdos de repartición de fletes y de puertos de recaladas, lo que implicó que la CSAV se adhirió a una de las Conferencias Marítimas, que eran verdaderos convenios de pool.

Estas negociaciones, que comenzaron durante 1938 y siguieron durante 1939, no alcanzaron a ser materializadas debido a que el 1 de septiembre de 1939 comenzó la Segunda Guerra Mundial. Así, la CSAV procedió a suspender su servicio a Europa, dejando las tres motonaves al servicio exclusivo de Valparaíso - Nueva York - Valparaíso y puertos intermedios. La promisoría línea a Europa había alcanzado a durar 21 meses.

Al iniciarse la Segunda Guerra Mundial, la motonave Copiapó se hallaba en Hamburgo lista para zarpar de regreso a Chile. En dicha fecha Alemania invadió Polonia e Inglaterra y Francia lanzaron un ultimátum a Alemania para que retirara sus tropas de territorio polaco. Ante estas perspectivas, el Copiapó zarpó inmediatamente de Hamburgo, recibiendo instrucciones de recalar en Amberes (donde arribó al día siguiente, el 2 de septiembre, de amanecida) y aguardar allí hasta recibir a bordo la mayor cantidad de pasajeros posibles, cualquiera fuera la manera de acomodarlos, para lo cual fueron habilitadas cubiertas, entrepuentes y pasillos. En esta oportunidad fueron recibidos desesperados mensajes de todas partes de Europa, suplicando ser aceptados a bordo y ser transportados a América; todos los pedidos fueron atendidos, sin distinción de nacionalidades.

El Copiapó zarpó de Amberes con el triple de pasajeros de su capacidad normal; en ambos costados del casco fueron pintadas grandes banderas chilenas. Una vez en alta mar se estimó que la cantidad de agua potable disponible no era suficiente para arribar a Cristóbal (canal de Panamá), por lo que el capitán decidió recalar a las islas Azores para reabastecerse, pero la información radial del hundimiento de un mercante por un submarino, en sus cercanías, hizo cancelar este propósito y así la motonave enfiló directamente rumbo al canal de Panamá, aplicándose durante la navegación un estrictísimo racionamiento de agua.

Con este viaje del Copiapó se puso término a la carrera a Europa y Nueva York pasó a ser el nuevo terminal del servicio exterior.

Como consecuencia de la ocupación de Dinamarca por el Ejército Alemán, quedaron internadas en puertos chilenos cinco naves de bandera danesa, las que operaban en el servicio Nueva York-Valparaíso-Nueva York, al servicio de la compañía Coast Line. El Gobierno de Chile, ante la disminución del tonelaje de transporte que significaba el retiro de las naves de las diferentes compañías extranjeras que servían nuestros puertos, decidió que siguieran prestando servicios bajo bandera chilena, para cuyo efecto -conjuntamente con la

requisición- se llamó a propuesta pública para su operación comercial en el cabotaje y en el servicio exterior. Fueron presentadas seis ofertas, aceptándose finalmente la de la CSAV.

Así, esta compañía, con las tres modernas motonaves ya mencionadas, más las cinco naves danesas,* durante los tres primeros años de la Segunda Guerra Mundial fue la fibra principal del cordón umbilical que unió a Valparaíso con Nueva York, es decir, a Chile con Estados Unidos.

Regularizar el funcionamiento con esta única línea chilena de servicio al extranjero, de vital importancia para el país en esos difíciles momentos, fue una labor muy ardua, que implicó delicadas negociaciones con las compañías navieras estadounidenses afectadas por la intromisión de la compañía chilena en sus zonas de operaciones (la West Coast Line y la Grace Line) y además con la Comisión Marítima, organismo estatal de Estados Unidos. Al entrar este país en la guerra, el 7 de diciembre de 1941, la Grace Line y la CSAV acordaron suspender la aplicación del pool hasta el término de la guerra. Durante 1942-1943, al arreciar la guerra submarina en el Atlántico, a los buques de la CSAV que hacían el servicio a Nueva York, les cupo participar en la dura y dramática experiencia de navegar en convoy, en los tramos Cristóbal-Nueva York y Nueva York-Cristóbal.

El Gobierno estadounidense pronto se interesó en las tres veloces motonaves chilenas, al considerar que podrían ser de gran utilidad para su esfuerzo de guerra, por lo que el 30 de abril de 1943, por intermedio de la War Shipping Administration (WSA) manifestó su interés por adquirirlas, combinando esta operación con un arriendo de cuatro buques de carga del tipo "Hog Island", de 8.000 toneladas cada uno, los cuales, aunque más lentos, compensaban su menor velocidad con su mayor capacidad de carga con respecto a los buques chilenos.

Para llevar a cabo la doble operación se tuvo que contar con la aprobación de los Poderes Ejecutivo y Legislativo de Chile. Luego fueron suscritos numerosos convenios entre nuestro Gobierno, la WSA y la CSAV, que culminaron en el canje simultáneo de los buques, de manera que el flujo de carga no sufriese trastornos. Las tres motonaves fueron enajenadas en la suma de 6 millones de dólares.

La operación de venta de las motonaves comprendía la opción a comprar al término de la guerra un tonelaje deadweight igual de buques construidos en Estados Unidos durante el conflicto, en las mismas condiciones que los ciudadanos estadounidenses.

Las tres motonaves navegaron por última vez con bandera chilena hasta el puerto de New Orleans, donde fondearon en diferentes días de agosto de 1943, procediéndose en cada caso a efectuar la entrega correspondiente y el consecuente cambio de bandera.

Las motonaves bajo bandera estadounidense

Desde el puerto de Nueva Orleans, las tres veloces motonaves zarparon con distintos destinos para participar en la Segunda Guerra Mundial; acompañándoles la diosa fortuna, sobrevivieron a ella. Si bien cambiaron el tricolor nacional por el pabellón de las barras y estrellas, el Gobierno de Estados Unidos, en un gentil gesto de deferencia hacia Chile, no les cambió sus nombres, los que lucieron orgullosamente sobre los mares y océanos que sus rodas surcaron.

Las siguientes son, resumidas, sus respectivas historias en aquellos años de guerra:

* Las naves danesas eran las siguientes: Lotta, Helga, Frida, Selma y Laila.

El "Copiapó".

Una vez recibido por la WSA en Nueva Orleans, fue enviado inmediatamente a los astilleros de la Bethlehem Steel Co., en Baltimore, para convertirlo en buque transporte de tropas, lo fue terminado en marzo de 1944. Después de su conversión fue a Nueva York y de allí zarpó, a fines de abril de 1944, con destino a Norfolk y Baltimore, a donde arribó en agosto de ese año, haciendo escalas en Trinidad, Recife, San Juan y otros puertos del mar Caribe. Posteriormente le fueron efectuadas reparaciones menores en Nueva Orleans, desde donde zarpó en ese mismo mes para Finschafen (vía Canal de Panamá); estando en ruta, fue desviado a Tulagi, en las islas Salomón, donde arribó en septiembre de 1944, para operar localmente (Guadalcanal, Hollandia, bahía Oro, bahía Milne, Leyte, etc.) hasta mayo de 1945, en que fue enviado a Seattle vía Honolulu.

Arribó a Seattle en junio del 1945, después de casi diez meses de permanencia en el Pacífico suroccidental. Al buque se le hicieron reparaciones mayores y algunas transformaciones, las que duraron cerca de noventa días. Después de estas reparaciones zarpó de Seattle, en octubre de 1945, rumbo a Yokohama y Nagoya (Japón), desde donde zarpó en noviembre de 1945, arribando a Seattle en el mes siguiente; a continuación hizo un viaje a Honolulu, volviendo luego a San Francisco.

Luego navegó en lastre desde San Francisco a Nueva York (vía canal de Panamá), a donde arribó el 9 de febrero de 1946, siendo entregado a la WSA el 7 de marzo de 1946 y en la misma fecha entregado por ésta a la Alcoa Steamship Co. Inc.

El "Aconcagua".

Esta motonave también fue enviado a los astilleros de la Bethlehem Steel Co., en Baltimore, para su conversión en buque transporte de tropas, trabajo que fue finalizado en febrero de 1944, luego fue destinado para servicio en la costa oeste, con base en San Francisco.

En julio de 1944 el buque fue asignado a Seattle, desde donde zarpó el 11 de julio de 1944 para tareas locales en el Pacífico suroccidental, retornando a San Francisco en noviembre, yendo desde este puerto hasta Seattle, donde le fueron efectuadas extensas reparaciones y algunas modificaciones, en los astilleros Told Shipyards Inc.

Entre abril y noviembre de 1945 el Aconcagua hizo tres viajes entre Seattle y Honolulu, volviendo a Los Angeles en noviembre de 1945. Una asignación tentativa del buque a Los Angeles fue hecha en enero de 1946, pero no hubo posterior necesidad de él en el Pacífico, por lo que se le envió en lastre a Nueva York para su entrega a la WSA.

Debido a un cambio en los planes que contemplaban el arriendo en Nueva York, el Aconcagua fue tomado en Hampton Roads y allí devuelto a la WSA en abril de 1946, para colocarlo en la flota de reserva en el río James.

El "Imperial".

Al igual que sus gemelos, esta nave fue enviada a los mismos astilleros de Baltimore, para su conversión en buque transporte de tropas, donde permaneció entre septiembre de 1943 a abril del año siguiente.

Después de una breve detención en Nueva York, siguiendo la ruta de pruebas, cruzó el canal de Panamá y en viaje directo atravesó el océano Pacífico, arribando a Numea, bahía Milne y Seattle en julio de 1944, lugar este último que le había sido asignado como puerto-base; desde allí realizó una serie de viajes mensuales a Honolulu.

El día siguiente al V-J (Victoria sobre Japón), el buque zarpó en viaje a Guam, Saipán, Leyte y Taloma.

Después de su regreso a San Francisco, en diciembre de 1945, quedó suspendida toda posterior destinación. Como la demanda de transporte de tropas se había reducido muchísimo, el Imperial fue entregado a la WSA en bahía Suisun, California, el 31 de enero de 1946, para incorporarlo a la flota de reserva.

Bajo bandera de Turquía.

Terminada la Segunda Guerra Mundial las tres motonaves permanecieron de para en la Flota de Reserva de Estados Unidos, hasta julio-agosto de 1947 en que fueron vendidas a una compañía naviera de Turquía, denominada T.C. Devlet Denizyollari Isletmesi, la cual operaba principalmente en el mar Negro y ocasionalmente en el Mediterráneo hasta Barcelona.

La historia individual de cada motonave bajo bandera de Turquía es la siguiente:

- El Aconcagua fue rebautizado Giresun el 16 de mayo de 1949. Puesto fuera de servicio el 16 de diciembre de 1968, fue vendido a la empresa Marmara Transport, de Estambul, el 26 de marzo de 1970, para su desguace.
- El Copiapó fue rebautizado Ordu el 26 de julio de 1949. En 1969, en el mar Negro, fue afectado por un incendio en la sala de máquinas que se propagó a todo el buque. Puesto fuera de servicio el 27 de febrero de 1970, fue vendido a la empresa ya citada el 30 marzo de 1970 para desguace.
- El Imperial fue rebautizado Trabzon el 11 de junio de 1949. Puesto fuera de servicio el 25 de septiembre de 1967, fue transferido a la Armada de Turquía en 1968, institución que en 1970 lo denominó Erkin (siendo el segundo buque con este nombre en dicha Armada), para desempeñarse como buque-comando de la Fuerza de Submarinos. El 30 de agosto de 1973 pasó al Comando de Abastecimiento Logístico y poco después fue puesto fuera de servicio. Luego fue remozado en el astillero Tazkizak y entre el 28 de febrero de 1983 y el fin de ese año estuvo al servicio del Comando de la Fuerza de Desembarco, donde fue usado hasta ponerlo fuera de servicio. El 9 de diciembre de 1983 el Erkin II, es decir, el veterano Imperial, arribó al puerto de Aliaga para ser desguazado.

BIBLIOGRAFIA

- Allard, Jorge: *Los cien años de la Compañía Sud Americana de Vapores*.
- *Jane's Fighting Ships*, de varios años.
- Diario *El Mercurio* de Valparaíso, de varios años.
- Deniz Mizesi Komutanligi, Desiktas, Istambul (Museo Marítimo de Estambul, Turquía).
- American Merchant Marine Museum, King Point, N.Y., United States.