



TORPEDERAS EN ACCION

Hugo Alsina Calderón *



En una reunión de amigos, uno de ellos me dijo: "Oí decir que a Ud. lo llamaban el Padre de las Torpederas,

¿qué hay de cierto?"

"La verdad es que la fortuna me puso en el lugar exacto y en el momento justo para tener una participación muy activa en la creación y operación de estas ágiles naves", le contesté. Queriendo los concurrentes conocer más detalles, me pidieron que escribiera algo al respecto, y ese ha sido el origen de este relato.

El año 1958, siendo Comandante del patrullero *Lientur*, me correspondió retirar el faro que la Armada argentina había instalado en el islote Snipe, después de destruir el faro chileno que recientemente habíamos instalado en ese islote. La comisión fue delicada, de alto riesgo y ahí sufrí en carne propia, la falta de buenos elementos defensivos que afectaba a la III Zona Naval.

Días después pasé por la calle Bories de Punta Arenas y vi en la librería de don Florentino Fernández, un modelo para armar, marca Revell, de la torpedera PT 117, en que prestó servicios durante la II Guerra Mundial, el Presidente Kennedy. Lo compré, armé, pinté con camuflaje y lo mantuve siempre en mi escritorio, pensando que esa sería la solución para la zona austral.

Dos años después fui destinado al Estado Mayor General de la Armada, en Santiago, como Jefe del Departamento I Organización y Personal. En mayo del año 1960, se produjo el cataclismo más grande de la historia de Chile, el terremoto y maremoto de Corral y Valdivia. El Gobierno de Franco, en España, quiso ayudar y otorgó a nuestro país un crédito blando de diez millones de dólares, en condiciones muy ventajosas, bajo interés y varios años de gracia. El tiempo pasaba y sólo se habían ocupado siete millones, quedando un saldo de tres millones de dólares sin ocupar.

Una tarde llegué al EMGA un señor de nombre Helmuth Järr, en representación de la Embajada de España en Chile,

* Capitán de Navío. Primer Comodoro de la Flotilla de Torpederas. Destacado Colaborador, desde 1982.

para ofrecer a la Armada toda clase de artículos a fin de ocupar los tres millones disponibles. El Jefe encargado de atenderlo era el entonces Capitán de Fragata don Arturo Troncoso Daroch, a cargo del Departamento IV Logística; pero él tenía una reunión urgente, por lo que me pidió que atendiera yo a don Helmuth. Lo hice pasar a mi oficina y empezamos a conversar sobre lo que ellos ofrecían y lo que nosotros necesitábamos. No coincidíamos en encontrar algo de mutuo interés. Como pasaba el tiempo sin acuerdo, miré la torpedera encima de mi escritorio, y le dije: "Véndonos torpederas". Contrariamente a lo que yo pensé en ese momento, me miró y dijo: "Deme unos días para hacerle una buena oferta".

Con el Comandante Troncoso, nos olvidamos de esta entrevista y pasó el tiempo. Un mes después, apareció nuevamente don Helmuth trayendo los planos de las torpederas alemanas tipo E, que se usó en la II Guerra Mundial. El Comandante Troncoso me pidió que yo lo atendiera dado que lo conocía mejor. Analizamos el modelo y llegamos a la conclusión de que era anticuado y no cumplía los requisitos mínimos para operar en la zona austral de Chile. Bosquejamos una lista de exigencias y Helmuth se retiró. Le informé al Comandante Troncoso y continuamos con nuestros trabajos normales que nos exigían bastante tiempo y dedicación.

Pasaron aproximadamente dos meses, hasta que una tarde, el ordenanza me informó que habían llegado unos señores, entre ellos, el Director del Astillero Bazán de España y que deseaban hablar conmigo. Sin duda, lo que habíamos considerado una simple conversación, se había convertido en un compromiso más serio, a tal punto que una comisión, encabezada por el propio Director de un

importante Astillero español, estaba en Chile para gestionar la venta de torpederas a nuestra Armada. Con el Comandante Troncoso no nos quedó más remedio que solicitarles que nos esperaran unos minutos y partimos a darle cuenta al Sr. Comandante en Jefe de la Armada, que era en aquel entonces, Don Leopoldo Fontaine Nakin. Nos recibió como era su costumbre, haciéndose el enojado y con términos muy poco académicos. Sin embargo, después de cambiar varias ideas y consideraciones, nos autorizó para seguir adelante con las conversaciones, teniendo en cuenta el bajo monto de la operación, las grandes facilidades de pago y el significado estratégico que tendrían estas naves en la zona austral.

Siguieron largas conversaciones, cambios de ideas, argumentos sobre su diseño, armamento que transportarían, velocidad, autonomía de combustible y lo que más costó, las acomodaciones para el personal que debería permanecer a bordo, operando en los canales hasta por 20 días sin volver a la base. Esto les causó gran sorpresa a los españoles, pues en Europa estas naves operaban sólo por una noche y regresaban al amanecer. Fue preciso rediseñar totalmente el modelo traído que era de una embarcación moderna, diseñada por el Astillero Lürssen de Alemania, propulsada por 3 motores diesel y con una velocidad de 35 nudos. Algo había que sacrificar para cumplir con nuestras exigencias y se llegó a la conclusión de que eliminando un motor, la velocidad máxima se reduciría a 30 nudos, pero en cambio, se ocuparía el espacio y el peso, en acomodaciones satisfactorias para la tripulación, tales como camarotes, cámaras, baños, cocina, frigorífico y estanque de agua dulce, facilidades que el modelo original no poseía. La Dirección de Ingeniería exigió que los motores

Maybach debían estar en línea de producción, razón por la cual fue necesario cambiar el tipo ofrecido por otro más moderno, similar al usado por las locomotoras alemanas. Se concluyó que el precio de cada nave sería de USD 750.000 y que con los fondos disponibles se podrían construir 4 torpederas. Su armamento sería de dos cañones Bofors de 40 mm., cuatro tubos lanzatorpedos para torpedos Weymouth MK IV, más dos calzos para recargar los tubos de proa. Este armamento no estaba incluido en el precio.

Los trámites para firmar el contrato avanzaban por buen camino al finalizar el año 1962. Un día me llamó el Almirante Sr. Fontaine y me dijo: "Ud. que fue el "chamorro" de la idea se irá a España el próximo mes como Jefe de la Comisión de Inspección. Prepárese". Estaba en el colmo de mi felicidad, cuando el 24 de diciembre, caí enfermo al Hospital Militar de Santiago con una dolencia que nunca se pudo identificar; pero que me tuvo durante 2 semanas muy a mal traer. Ningún examen dio resultado. Gracias a las gestiones del Jefe del Estado Mayor General de la Armada Vicealmirante Sr. Jacobo Neumann E., me atendió un médico un tanto "loco", pero que logró sanarme y fue así como no perdí este maravilloso viaje a España. Me acompañó como Inspector de Ingeniería el Capitán de Corbeta Sr. Ricardo Ramírez Peradotto y llegamos a España, a fines de enero del año 1963. Nos instalamos en Cádiz y el Astillero quedaba en La Carraca, San Fernando, a unos 30 minutos en auto. El Director del Astillero era don Ramón Barcón F., el Subdirector don José María Blanco y el Jefe de Ingeniería el Sr. Fernando Cervera. Nuestra norma fue llegar siempre al Astillero muy temprano en la mañana y retirarnos entre los últimos. La oficina era chica y sólo contábamos

con un teléfono y una máquina de escribir mecánica. Y por supuesto, allí estaba el modelo Revell de mi torpedera. Preferimos no usar secretario ni escribiente para mantener la reserva de nuestra correspondencia con Chile. Me correspondió la tarea de escribir a máquina y despachar 380 oficios e informes en los dos años que permanecí como Jefe de la Comisión. Al principio no había mucho trabajo, pero cuando empezaron a llegar los planos de Alemania, el estudio y la dedicación fueron intensos.

Al examinar detalladamente el compartimentaje, nos dimos cuenta que no estaba considerado el doblefondo, omisión que consideramos indispensable corregir, dadas las características de la zona donde estas naves deberían operar. Por fortuna, había llevado algunas cartas de navegación de los canales australes, así es que cuando llegó a España el ingeniero de Lürssen para resolver el problema, fue más fácil convencerlo para modificar los planos y agregar el compartimentaje necesario. Este cambio significaba 800 kilos más de peso, que era necesario restar en alguna otra parte. Ahí comprendimos cuan delicado era el equilibrio de pesos para no alterar el planeo del casco a alta velocidad. Se logró compensar los pesos y la construcción se inició a ritmo acelerado. Esta exigencia resultó vital en la operación de las torpederas en el sur, evitando accidentes con graves consecuencias. La asesoría técnica y la cooperación del Capitán Ramírez fue siempre una gran ayuda.

Cabe dejar constancia también, de la permanente preocupación y mejor disposición de los Sres. Barcón, Blanco y Cervera, para vigilar todos los detalles y corregir las observaciones que nosotros les hacíamos. Fue sumamente grato trabajar con profesionales tan capaces, ca-

ballerosos y comprensivos.

Uno de los factores difícil de resolver, fue la calidad de las mangueras flexibles interiores de la maquinaria. Al hacer las pruebas de resistencia, éstas no dieron buen resultado, por lo que se debió cambiar de proveedor y exigir pruebas aún más rigurosas, para que soportaran las fuertes vibraciones de este tipo de embarcaciones.



Torpedera "Guacolda".

Ya estaba bastante avanzada la construcción de las dos primeras torpederas, *Guacolda* y *Fresia* y casi listas para ponerlas a flote, cuando fui llamado a la oficina del Director don Ramón Barcón y muy confidencialmente me dijo que había llegado el momento de hablar de la "comisión". Ante mi aparente extrañeza, me dijo que era usual en este tipo de construcciones y contratos, se entregara un premio o comisión, cercana al 6% del valor del contrato, a los Oficiales o ejecutivos que participaban en los trabajos. Ahí comprendí el verdadero alcance de su ofrecimiento, por lo que le contesté que ese tema ya estaba considerado y conversado con mis jefes en Chile, lo que era verdadero, y que esos fondos estaban destinados a cubrir los gastos de la construcción, en Inglaterra, de los tubos lanzatorpedos para las 4 naves, cuyo valor estimado era de U\$D 165.000. Don Ramón quedó sorprendido y me dijo que

realmente la Armada de Chile era muy diferente al resto de las Marinas que él había conocido. Creo que desde ese día, nuestra amistad quedó mucho mejor consolidada.

El Astillero de Bazán no tenía capacidad para construir los tubos lanzatorpedos, por lo que fue necesario recurrir a los Astilleros Vickers en Inglaterra. Al estudiar los planos en conjunto con la forma del casco en la proa, llegamos a la conclusión que con fuerte marejada, la velocidad angular de la cabeceada, podría producir que la hélice y el timón del torpedo chocaran con el casco. Fue necesario hacer un exhaustivo y prolijo estudio de ingeniería dinámica, para determinar el largo exacto que debería tener la cuchara superior de los tubos de proa para evitar este posible accidente. Con todos los planos y cálculos, me debí trasladar a Londres para cerrar contrato con Vickers a fin de que iniciara la construcción de los dieciséis tubos lanzatorpedos.

Existió una posibilidad de fabricar en España los 8 cañones Bofors de 40 mm. con licencia de la fábrica sueca, pero la Dirección General de los Servicios desestimó este ofrecimiento porque la diferencia de precio era pequeña y no había suficiente seguridad en la calidad de este armamento fabricado en España.

Por esas cosas del destino, cuando las dos primeras torpederas fueron bautizadas y puestas a flote, le correspondió a mi esposa, Cecilia Villalobos Malbrán, ser la madrina de la *Fresia*, coincidiendo este nombre con el de su única hermana y mi cuñada.

A fines de 1964, empezaron a llegar a España los Comandantes de estas dos primeras naves, el Capitán de Corbeta don Jorge Martínez Busch para la *Guacolda* y el Teniente 2º don Jorge Gausse para la *Fresia*. Al iniciarse el año 1965, llegó el momento en que debía

cumplir con mis requisitos de mando a flote, por lo que tuve que regresar a Chile y recibirme del AP *Angamos*, durante todo ese año.

También durante ese año se completó la construcción y pruebas de las dos primeras unidades, y su envío a Chile a bordo del *Stuttgart*, un buque mercante alemán con una poderosa pluma para más de 100 toneladas. Asimismo, en el astillero se continuó con la construcción de la *Quidora* y la *Tegualda*, cuyos primeros Comandantes fueron el Teniente 1° don Leonardo Prieto Vial y el Capitán de Corbeta don Carlos Tapia.

Posteriormente la *Guacolda*, estando ya en Chile en servicio, y al mando del Capitán de Corbeta Sr. Jorge Martínez Busch, debió



Insignia del Comando de Torpederos.

zarpar de emergencia al sur y sufrió un serio percance en bahía Liberta, que afortunadamente no tuvo mayores consecuencias. A la *Guacolda* y a su Comandante les cupo el mérito de diseñar la insignia de los torpederos,

que consiste en un torpedo horizontal, atravesado por 4 lanzas araucanas, en posición vertical.

Al completar mi año de mando en el *Angamos*, fui llamado por el Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don Jacobo Neumann E. y me comunicó que había sido designado Comandante de la Flotilla de Torpederos, con base en puerto Williams, con el objeto de que organizara la Flotilla en Talcahuano, obtuviera y seleccionara las

tripulaciones, las equipara y entrenara, y zarpara al sur con ellas, hasta dejar a las cuatro naves preparadas y en condiciones de entrar en combate, junto con implementar toda la infraestructura necesaria para su apoyo y operación. Cumplido lo anterior, podría regresar al norte, donde obligadamente debería dejar a mi familia.

El trabajo fue arduo. No todos los tripulantes se adaptaron a estos buques, el mareo fue el peor enemigo. La vida a bordo era dura y especial. Cada dotación de 20 hombres debía ajustarse a un espacio muy pequeño y con limitaciones de agua. Debido a la poca capacidad del frigorífico, los víveres debían llegar dimensionados y con el mínimo de peso extra, sin materiales desechables tales como grasa o huesos. Fue también preciso diseñar y probar un buzo de combate, que fuese protector del frío y del agua y que además sirviera como salvavidas. Después de numerosas pruebas, logramos que un empresario de Talca nos proveyera de excelentes buzos.

En esa época fue aceptada la denominación de "Comodoro" de la Flotilla de Torpederos, que se mantuvo por varios años, y diseñamos un gallardete especial para izarlo en el buque jefe.

Con las dos primeras torpederas ya tripuladas, se inició un intenso período de adaptación y entrenamiento en las cercanías de Talcahuano, en pleno invierno. Llegó el momento en que fue necesario dar a conocer estas nuevas naves a las autoridades de Valparaíso, y se programó un viaje a este puerto. Entusiasmados con su velocidad y maniobrabilidad, entramos demasiado rápido al puerto y produjimos una ola de desplazamiento que hizo balancear fuertemente a todos los buques de la Escuadra y los mercantes atracados a sitios, por lo que se nos recomendó que tuviéramos

más cuidado En esa oportunidad invitamos a almorzar a bordo a la psicóloga del Hospital Naval que nos había asesorado en la selección de los tripulantes. Duró 15 minutos en la cámara y tuvimos que sacarla, en brazos, hasta el DDG *Williams*, al que estábamos atracados, pues casi se murió de mareada. Después nos dijo: "nunca creí que la vida a bordo fuese así". Y eso que estábamos dentro de la poza, sin navegar.

De regreso a Talcahuano tuvimos un mes más de entrenamiento y zarpamos al sur con la *Guacolda* y la *Fresia*. La navegación hasta Puerto Montt estuvo movida pero aceptable, el cruce del golfo de Penas, después de esperar tiempo por un día, también fue satisfactorio; pero desde el canal Smith al sur, la cosa se puso realmente desagradable. Pudimos comprobar que el ancla Danforth que usábamos era inadecuada para los fuertes vientos australes y las naves garreaban en cualquier puerto en que fondearan. El cruce del paso Tamar fue una verdadera aventura, pues aprendimos que con mar por la popa, el gobierno era muy difícil. Los balances y el cabeceo eran extremos. Los timoneles se agotaban, pues el timón es manual, sin servomotor. Pasamos más de un susto hasta llegar frente a Punta Arenas. El viento era muy fuerte y no podíamos atracar. Fue necesario esperar que amainara un poco y con bastante pericia, logramos atracar al costado del DDG *Williams* que estaba en el sitio uno norte del muelle fiscal de Punta Arenas. Nos recibieron todas las autoridades, incluso con un cóctel de bienvenida. Nosotros lo único que deseábamos era bañarnos y dormir, después de una larga noche muy movida.

Ante la necesidad de un buen sitio de atraque en Punta Arenas, se fondearon tres cascos de veleros antiguos en la

zona de Asmar (M) para que las torpederas pudieran mantenerse, sin estar cambiando de sitio constantemente como ocurría en el muelle fiscal. Ahora estos cascos son un pintoresco lugar de paseo y sirven todavía, después de 34 años, como sitios de atraque para algunas naves menores.

Continuamos entrenando junto con el DDG *Williams* y tuvimos otra dura experiencia. Navegando con mal tiempo en El Boquerón, rumbo a puerto Harris, llegó un momento en que la situación se puso tan crítica, que debimos pedir ayuda al *Williams* para que nos hiciera socaire a fin de poder gobernar; pero no sirvió de nada. Seguimos experimentando distintas posiciones, hasta que descubrimos que si nos poníamos por su popa y a muy corta distancia, unos 20 a 25 metros, la maniobrabilidad mejoraba considerablemente. Así pudimos llegar a aguas más tranquilas.

Poco tiempo después llegó la PF *Covadonga* al mando del entonces Capitán de Fragata don Carlos Le May D. compañero de curso y muy amigo mío. Cumpliendo instrucciones especiales, zarpamos con la *Covadonga* desde Punta Arenas a puerto Williams y fue ahí donde me hizo la broma al decirme: "Te regalo mi buque", lo que resultó cierto, por cuanto el Almirante Sr. Neumann, conocedor de la necesidad de un muelle adecuado para las torpederas en Williams, decidió dar de baja a la *Covadonga*, que ya había cumplido con creces sus años de servicio, y entregarla al Comando de Torpederas para que quedará como pontón e infraestructura. Así fue como tuvimos un buen atracadero, que flotaba junto con las torpederas, evitando el inconveniente roce. Nos daba buen alojamiento y cómodas cámaras, agua corriente y baños, equipos de radiotelegrafía propios, pañoles e in-

cluso nos permitió adaptar un pescante para balancear torpedos. Todos los problemas se solucionaron de una sola vez. Además, poco después llegó el *Fuentealba*, nave que prestó útiles servicios a la Flotilla de Torpederas.

Venían los buques estadounidenses de la Operación Unitas del año 1966 desde el norte y nos ordenaron hacerles un ataque simulado de torpedos. Era nuestro primer ejercicio real con buques extranjeros. Pensamos que el lugar ideal para atacarlos era salir desde el canal Jerónimo en el paso Tortuoso, pues así no nos podrían detectar los modernos radares de estos buques. Y aquí obtuvimos una nueva experiencia operativa. Los motores de las torpederas son muy bulliciosos, transmiten el sonido a través del casco como un tambor, lo que permite detectar su presencia con los sonares antisubmarinos de los destructores, a gran distancia. Fuimos fácilmente cazados. Nuestra alta moral decayó un poco. Decidimos atacarlos de nuevo con otra táctica. Utilizando nuestra mayor velocidad, nos adelantamos y esperamos, al atardecer, su paso por las cercanías del cabo Froward. Para no ser detectados nos acercamos al islote Lambert y paramos los motores. Esta vez la victoria fue nuestra y pudimos realizar un ataque simulado de torpedos a corta distancia y en óptimas condiciones. Empatamos a uno.

Al poco tiempo, llegaron las otras dos torpederas, la *Quidora* al mando del Teniente Prieto y la *Tegualda* al mando del Capitán Tapia. Siguió el intenso entrenamiento.

Ya estábamos bastante bien preparados cuando fuimos revistados por el nuevo Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don Ramón Barros González. Realizamos cambios de formación a alta velocidad, algunos ataques simulados de



Torpedera "Quidora".

torpedos y terminamos con un ejercicio de tiro con los cañones de 40 mm., sobre blancos instalados en la costa, y donde fue posible comprobar el efecto destructor de estas armas al ser destrozados todos los objetivos terrestres.

Casi al finalizar el año 1966, llegó a la zona austral la Escuadra al mando del Contraalmirante don Raúl Del Solar Grove. Esperamos a los buques "enemigos" camuflados con nuestras redes de verano, en el interior de bahía Orange y pasada la medianoche, con la máxima oscuridad en esa época del año, simulamos un ataque de torpedos y artillería sobre las naves fondeadas y que estaban muy tranquilas descansando de los ejercicios del día. Se logró un total desconcierto. Esta es la táctica torpedera, atacar por sorpresa, cuando menos se espera y con todo el armamento simultáneamente. Al día siguiente fui a saludar al Almirante Del Solar, que había sido el Instructor de nuestro curso en 4° y 5° año de la Escuela Naval y en el Viaje de Instrucción de Guardiamarinas, y a quien conocía y estimaba mucho por sus cualidades de buen jefe y amigo. Aproveché la ocasión para pedirle que nos facilitara un drone de la Escuadra para realizar un tiro antiaéreo. Al principio se resistió porque tenía uno solo operativo y si algo le pasaba, la Escuadra se quedaba sin blanco aéreo. Le expliqué que las torpederas

tenían sólo dos bocas de fuego y que disparaban por apuntadores y ronzas, sin ningún sistema de control de fuego. Ante mi tenaz insistencia, accedió al uso del drone por media hora, en el interior de bahía Inutil, frente a Punta Arenas. Justo al comenzar la tercera pasada, los artilleros hicieron lo suyo y el drone cayó destrozado por varios impactos directos. Se puede suponer lo que me dijo el Almirante cuando concurrí a expresarle mis disculpas, sin embargo, como ambos éramos artilleros, comprendió que el costo era una buena inversión, porque nuestras dotaciones quedaron muy estimuladas y con la moral muy alta y eso, vale mucho más que un drone.

Aprovechamos también uno de los helicópteros de la Escuadra para realizar un ejercicio de ocultamiento en los atracaderos de combate. Después de guiar aproximadamente al helo hasta donde estábamos ocultos, éste volaba a unos 20 metros de altura sin avistarnos. Fue necesario abrir la red y mostrarnos para que nos vieran. Cabe recordar que contábamos con dos clases de redes de ocultamiento, una de color blanco para invierno y otra de varios tonos verdes para verano. Ambas dieron excelentes resultados.

Para superar el problema del tamaño insuficiente de las anclas Dansforth, se instalaron boyas de amarre en todos aquellos lugares de uso frecuente y donde no era posible atracar. Fue una solución práctica que tuvo buen éxito.

Junto con los frecuentes y constantes ejercicios, se trabajó intensamente en la elaboración del Manual de las Torpederas, en completar las OPI, el Manual de Ejercicios, los Inventarios de a bordo y de las instalaciones terrestres, se exploraron y eligieron los atracaderos de guerra con uso de redes de camuflaje, estanques de agua y de petróleo. Así supe-

ramos todos los detalles para dejar a la Flotilla lista para la Inspección de Combate, meta que me había fijado antes el Almirante Sr. Neumann y que yo esperaba cumplir antes del mes de marzo de 1967, para regresar al norte al lado de mi familia. Sin embargo, creo que el mayor logro fue crear un espíritu de cuerpo muy sólido, una mística especial acentuada por un recio brío combativo y un entrañable cariño por nuestros buques. La meta, al fin, se cumplió como estaba previsto y a mediados de marzo le entregué el Comando de la Flotilla de Torpederas, al Capitán de Fragata Sr. Mario Machiavello Vásquez, navegando en el canal Beagle en Zafarrancho de Combate, a 30 nudos de velocidad y en formación cerrada de ataque. ¡Misión cumplida!

Algunos años después, cuando mi hijo Alberto debió cumplir requisitos de sur, le tocó la suerte de asumir la segunda comandancia de la torpedera *Fresia*, de la cual su madre era la madrina.

Al cumplir las torpederas, 10 años de valiosos servicios prestados en la zona austral, le escribí una carta a Don Ramón Barcón contándole del excelente resultado obtenido, a lo que me contestó con elogiosas palabras por haberme acordado de él y darle tan buenas noticias.

Muchas fueron las aventuras y peripecias de estos magníficos buques, desde ese año 1967 hasta la actualidad, año 2000. Basta recordar el récord del Teniente Gausse en la *Fresia* al unir Punta Arenas con puerto Williams en sólo 10 horas de navegación, y la famosa entrada a Ushuaia de la *Quidora*, al mando del Teniente Sr. Leonardo Prieto Vial, hecho ocurrido a los pocos días de haber entregado el mando de la Flotilla, y que lamentablemente, le costara su carrera. El brío desafiante lo llevó más allá de lo prudente.

Es muy importante recordar y reconocer que, desde la llegada de las torpederas a la zona austral, se terminaron las incursiones de naves extranjeras en los canales fueguinos, sin autorización. La idea que nació de una pequeña torpedera de plástico Revell, se concretó en un resultado estratégico internacional positivo.

Cada vez que puedo, paso a visitar estas naves con especial interés, ahora convertidas en patrulleras, y recuerdo con nostalgia como nacieron, como se diseñaron, como se construyeron, como se adiestraron y como operaron durante 35 años, en circunstancias que según el contrato, fueron construidas para una vida útil de 6 años. Tengo aún en mi escritorio, el mismo casco, ya maltrecho, de ese modelo Revell de la lancha PT 117, en que estuvo embarcado el Presidente Kennedy, y que sirviera de origen a todo lo que aquí se ha relatado.

Tal vez, ser el "Padre" de las Torpederas sea una nominación muy ambiciosa; quizás sólo cabría la de "Padrino". El marino siente un cariño especial por los buques y yo, como los japoneses, creo que los buques tienen alma y sentimientos. Siento un profundo afecto por estas



BE "Esmeralda" escoltado por torpederas en el canal Beagle, 1977.

cuatro naves, son algo así como mis hijas. Sin embargo a la *Fresia* me une un cariño especial por razones familiares. Fue destinada como patrullera en Valparaíso, y cada vez que la veo navegar gallardamente, siento algo en el corazón que no puedo definir, pero que se parece un poco al legítimo orgullo.

Querido amigo que me hiciste la pregunta inicial de este relato, espero haber satisfecho tu curiosidad y queda en tu criterio el calificativo que me puedas dar. Yo pienso que fue una etapa muy bonita de mi carrera profesional.

