



## MARINOS CHILENOS EN HOLANDA

Carlos Aguirre Vidaurre-Leal\*

### - **Preámbulo.**

La reciente adquisición por nuestra Armada de cuatro fragatas en Holanda en cumplimiento del proyecto Puente II, ha dado oportunidad a un selecto número de marinos chilenos de relacionarse personal y profesionalmente con algunos de los herederos de las proezas náuticas y guerreras de Tromp, De Ruyter y de aquellos otros héroes cuyos nombres ostentaban los buques traspasados a Chile. Con ellos han compartido experiencias en aulas, talleres, simuladores, y en plena mar. Por otra parte, han tenido ocasión de conocer ese hermoso país, en varios casos acompañados de sus respectivas familias.

Este acontecimiento de la vida institucional me ha traído a la memoria las experiencias que viví en Holanda hace ya cuarenta y ocho años, cuando la Armada mandó construir allí e incorporó a su lista naval el recordado transporte antártico AP 45 *Piloto Pardo*, del cual yo formé parte de su primera dotación. Más que un relato histórico, lo que pretendo narrar es una crónica de vivencias personales de ese período, en circunstancias bastante diferentes a las ocurridas en este siglo.

### - **Un poco de historia.**

La compra de un buque más adecuado que las viejas fragatas de la segunda guerra mundial y del antiguo

transporte *Angamos* para operar en aguas antárticas, se cristalizó tras un azaroso proceso de diseño que partió en astilleros alemanes y que finalmente se concretó en la construcción de esta nave en el puerto interior holandés de Haarlem (ubicado a orillas del río Spaarne, a unos 20 Km al weste de Amsterdam), realizada por la ya desaparecida firma "Haarlemsche Scheepsbouw Maatschappij". El presupuesto del proyecto fue tan rigurosamente exigüo, que se decía que un pequeño saldo impago llegó a poner en peligro el cumplimiento del contrato por nuestra parte. Para anticiparse a la engorrosa tramitación de un oportuno suplemento, el Ministro de Defensa don Carlos Vial Infante (presidencia de don Jorge Alessandri), habría recurrido a la poco ortodoxa solución de adelantar la suma de su propio peculio. Por otra parte, la penuria monetaria nos afectó personalmente, puesto que fuimos pagados en pesos chilenos, que nuestros apoderados en Chile convertían a dólar preferencial, según el régimen cambiario entonces vigente.

La comisión que administró y supervisó localmente el proyecto estuvo compuesta por el futuro comandante y el ingeniero de cargo, acompañados de no más de una docena de especialistas, los que se constituyeron en la ITO de la época. El sistema de propulsión diesel eléctrico

\* Capitán de Navío. Oficial de Estado Mayor. Preclaro Colaborador de la Revista de Marina, desde 2006.

del buque era uno de los mayores comedidos técnicos, aunque no era nuevo en nuestra marina; afortunadamente, los generadores "Paxman" a instalar eran idénticos a aquellos de los destructores *Williams* y *Riveros* que contemporáneamente se construían en Gran Bretaña.

Hacia fines de 1958 se fue completando la dotación mínima con que el buque se desplazaría a Chile. A mí, que era Teniente 2° no especialista, me correspondió encabezar el último grupo con veintisiete hombres de gente de mar, que en la primera quincena de enero de 1959 volamos a Europa en un viaje de tres etapas: a Buenos Aires, Madrid y Amsterdam, aunque la parte final fue en tren desde Bruselas, ya que Schiphol estaba inoperativo por neblina.

- **Período de astillero en Haarlem.**

Se suponía que el buque estaba próximo a ser entregado. Estaba a flote, amarrado a un malecón de la reducida planta constructora y ensambladora de elementos provenientes de diferentes fábricas europeas. En realidad faltaban varios detalles, más las pruebas en puerto. Los recién llegados fuimos alojados en un respetable hotel medioeval ubicado en la Groote Markt (plaza principal de la ciudad), el cual carecía de baños y de agua caliente, en circunstancias que la temperatura bajaba de los 0° y la nieve se acumulaba en los alféizares de las ventanas.

En aquel hotel estuvimos un par de semanas, viajando diariamente en un bus al astillero. Había que hartarse al desayuno, ya que a mediodía sólo había una colación consistente en un sandwich de pan de molde y una taza de café. A medida que pasaban los días, el costo del hospedaje fue pesando demasiado y entonces se llegó a un acuerdo con el astillero para que nos trasladáramos a

vivir a bordo, aun cuando el buque no estaba entregado y por entonces enarbolaba bandera holandesa.

Desde el día de nuestro embarco, la dotación se abocó a un intensivo proceso de "división X" y de toma informal del material de los cargos, en mi caso el de Maniobras y de los sectores divisionales de cubierta. Aunque en los primeros días vestíamos todavía de civil, la dotación entró de inmediato en régimen de tres guardias y de cumplimiento de las normas previstas por la Ordenanza para naves en servicio activo. Vale señalar que nuestro comandante, el Capitán de Navío C. C. F., gozaba de una bien ganada fama de severidad disciplinaria, aunque atenuada por un fino sentido del humor que solía prodigar de cuando en cuando<sup>1</sup>. Junto con embarcarnos pudimos disfrutar del rancho cocinado a bordo, como también del baño diario y del agua caliente.

A poco de estar viviendo a bordo tuvimos un primer apagón total y luego otras pequeñas fallas que se fueron solucionando satisfactoriamente. Desde la Dirección General de los Servicios de la Armada el comandante estaba siendo apremiado para recepcionar prontamente el buque, dada la escasez presupuestaria, por lo que habría estado tentado de dar por satisfechas las pruebas finales en puerto sin esperar pruebas en la mar; pero no cedió a este eventual impulso, procediendo conforme al parecer de los ingenieros del buque y del astillero y, por supuesto de la Misión Naval de Chile en Inglaterra, de quien dependíamos.

- **Salida a la mar y permanencia en Amsterdam.**

Lamento la pérdida de algunos apuntes que agregarían mayor precisión a mi relato, especialmente en fechas; pero puedo asegurar con toda probabilidad

1.- El resto de la oficialidad se componía del CC Mario Macchiavello V. (2° Comandante), CC (I) Héctor Ross J., CC AB René Durandeaou O., T1 (I) René Figueroa S., T1 (N) Pedro Romero J., T1 SN Hernán Orellana G. y T2 Carlos de Toro A.

que fue el lunes 9 de febrero cuando salimos a remolque de nuestro atracadero en Haarlem, bajo la conducción de un capitán mercante holandés.

Navegamos el río en demanda del Noordzeekanal (canal del Mar del Norte), el cual conecta al mar abierto; pero para

acceder al canal había que pasar la compuerta de Spaarndam, que forma parte del sistema de diques que protegen los terrenos bajo el nivel del mar del país. La compuerta mide exactamente doce metros de ancho y un largo similar; por esa razón el *Pardo* fue construido con una manga máxima de 11,95 metros, dejando una holgura de 2,5 por banda para atravesarla. Desde mi puesto de Repetido en el castillo pude observar cómo pasó el buque entre tirones, raspando y destrozando defensas de madera blanda, sin sufrir daño estructural alguno.

Al anochecer arribamos al puerto de IJmuiden, desde donde cruzando una esclusa, subimos al Mar del Norte para iniciar la primera navegación por medios propios. Me correspondió la guardia de 0 a 4, para el solo propósito de entrenamiento, convirtiéndome en blanco de bromas del capitán al ver nuestro afán de situar la nave cada media hora, como era usual en la marina chilena; él obviamente tenía el panorama en su memoria.

Los equipos e instrumentos de radar y navegación funcionaron perfectamente, pero en el departamento de máquinas se detectaron varios defectos, principalmente en los generadores Paxman, por lo que la inspección técnica estimó necesario volver a puerto para solucionarlos. Dada la complicación que significaba retornar a Haarlem, se determinó dirigirse a Amsterdam, puerto al que se



accede directamente desde el Noordzeekanal y desde donde se disponía de un corto trayecto terrestre hacia la planta constructora.

En el trayecto a remolque hacia Amsterdam pude apreciar el intenso tráfico en ambos sentidos en el canal, atravesado en su medianía por

un puente ferroviario cuyo cierre o apertura se señalaba a las naves mediante un semáforo de tránsito. En la tarde del 10 de febrero arribamos al vasto puerto de destino, inserto en la capital del reino de los Países Bajos. Quedamos atracados al muelle De Ruyterkade, ubicado en pleno centro de la ciudad.

En los siguientes cuatro días el buque ingresó en dos oportunidades a dique flotante, para carena y pintado del casco, y se comenzó la corrección de las fallas de los Paxman. El sábado 14 fuimos remolcados al alejado sector portuario de Coenhaven, donde quedamos atracados en un sitio denominado Pier Azië. Allí permaneceríamos hasta abril, en reparaciones y pruebas, salvo una jornada a mediados de marzo en que se efectuaron pruebas de consumos de máquinas en el muelle Sumatra.

Este período resultó tedioso para quienes no participábamos de los trabajos de ingeniería, pero aun cuando seguíamos a tres guardias, nos dio oportunidad para conocer bastante de la hermosa e histórica ciudad en horas de franco (contábamos con una línea de buses cada media hora). También pudimos disfrutar de un tour con toda la dotación al pueblito turístico de Volendam, donde nos fotografiamos vestidos con zuecos de madera (*klompen*), como también concurrir a las instalaciones indus-

triales de la firma electrónica Philips en Eindhoven. Unos pocos, aprovechando los días libres de guardia y gracias al eficiente servicio ferroviario europeo, tuvimos ocasión de visitar ciudades situadas a pocas horas de trayecto, como París y Hamburgo.

Los Paxman habían seguido dando problemas, motivando que concurrieran ingenieros y técnicos de la firma británica y el asesor de ingeniería de la Misión en Londres, Capitán de Fragata Gerald Wood. Desde un comienzo convivieron en nuestra cámara el jovial ingeniero de garantía *meneer* Gustav Colenbrander, quien vino en el buque hasta Chile, y el supervisor técnico *meneer* Owendijk, siempre muy servicial y cooperador. Las fallas quedaron resueltas a entera satisfacción recién en los primeros días de abril, con lo que así pudo procederse a la recepción oficial del buque.

- **Izamiento del pabellón de Chile y zarpe a la patria.**

Hasta entonces, el *Piloto Pardo* era un buque tripulado por gente de la Armada de Chile en cuya asta de popa ondeaba la bandera holandesa. Allanados ya los inconvenientes, en la tarde del martes 7 de abril de 1959 se efectuó a bordo la ceremonia de izamiento del pabellón de

Chile, en presencia del embajador de nuestro país don Luis Renard, correspondiendo al autor de estas líneas el honor de izar por primera vez la enseña nacional en la nave, por ser el oficial menos antiguo de la dotación, según lo disponía el Ceremonial Naval.

Una vez completado el apertrechamiento y alistamiento para el zarpe con destino a la patria, el sábado 11 de abril en la mañana recibimos la visita de despedida del embajador y la del comandante en jefe de la armada holandesa *Koninklijke Marine*. Al atardecer abandonamos nuestro largamente ocupado atracadero en Coenhaven en demanda de Londres, para continuar después a Willemstad (Curazao), canal de Panamá, Arica y finalmente Valparaíso donde recalamos sin novedad el 5 de mayo de 1959.

- **Epílogo.**

Concluía así la primera comisión del transporte AP 45 *Piloto Pardo*, a la que habría de seguir un nutrido historial de largos años en apoyo a nuestras actividades antárticas y de servicios humanitarios a la comunidad internacional, amén de otras variadas tareas de utilísimo beneficio para la Institución y en bien del país, hasta enero de 1997 cuando sería dado de baja del servicio naval.

\* \* \*



AP-45 *Piloto Pardo*.