



LA COMPRA DE UN AUTITO

*Peter Furniss Hodgkinson**

- Introducción.

Somos chilenos y hablamos en chilito. “¿Nos tomamos un cafe-cito?” o “¿se sirve un sanguchito?” o “¡miren a ese pobrecito!” es lo propio del “chilenito”... ¿Por qué no puede ser: “Me compré un autazo”, como dirían algunos sudamericanos? Quizás esto será corregido en otra generación de chilenos.

Corrían los años setenta (1970), Chile se veía en la necesidad de renovar el material naval, por lo cual el gobierno resolvió adquirir dos submarinos, dos fragatas y recuperar dos destructores clase Almirante, todos en el Reino Unido. En consecuencia, el gobierno de Chile para garantizar la calidad de estos buques, se comprometieron los servicios del Ministerio de Defensa Británico para que verificara que cumplieran con las mismas especificaciones de la última fragata clase Leander y submarino clase Oberon construidos para la Royal Navy.

Chile para esta tarea designó un grupo de oficiales inspectores que pasó a denominarse “Team de fragatas”; el que se constituyó en el astillero de Glasgow, Escocia, donde se construían las dos fragatas y estuvo presente desde la colocación de la quilla del primer buque. Luego y a medida que avanzaba la construcción, se iban agregando per-

sonas que serían luego el núcleo central de las tripulaciones de las fragatas que arribaban al astillero a medida que se incorporaban los elementos a la fragata para luego ser adiestradas en las escuelas de la Armada británica o fábricas para operar, mantener y reparar los equipos instalados. Estos dos grupos, como permanecerían en el extranjero por más de un año, salían de Chile con un decreto supremo que indicaba que se mantendrían fuera del país por dicho período y como tales tenían ciertos beneficios aduaneros. Al regresar a la patria podían traer el automóvil que habían empleado durante su permanencia en el extranjero. Este beneficio era muy significativo, ya que en Chile los automóviles eran un lujo, por cuanto la importación era gravado con altos impuestos y por la política laboral vigente, (se desarmaba en el país de origen, se despachaban las partes a Chile y se rearmaba con algunas piezas nacionales en ciudades con Zona Franca en el norte del país), al vender el auto traído directamente del extranjero sin un desarme previo se podía comprar una casa y quedar con dinero en el bolsillo ya que la calidad era inigualable comparada con los comprados en Chile.

Una vez terminada la construcción del buque se completaría la dotación con gente de mar traída días antes desde

* Capitán de Navío. Oficial de Estado Mayor. Destacado Colaborador de la Revista de Marina, desde 2011.

Chile, los que serían instruidos por las personas que habían realizado los cursos y entrenamiento de los equipos instalados en la fragata.

Pero la situación en Chile se fue complicando políticamente y los recursos económicos disminuían en forma alarmante, desencadenando en un “pronunciamiento militar”, por lo que la situación económica de la dotación se transformó incierta y hacía temer si se recibirían los sueldos desde la patria. Para agravar aún más la situación, en el Reino Unido había un gobierno de izquierda y los sindicatos proclive al depuesto régimen de la Unidad Popular, por lo cual no nos miraban con buenos ojos.

El astillero ante esta situación resolvió acelerar el término de la construcción y entregar el buque al gobierno de Chile a la brevedad. Esto alteró la planificación y días antes de navidad, el buque salió del astillero y quedó atracado a un muelle privado en el río Clyde donde el Ministerio de Defensa del Reino Unido procedió a colocar en el muelle, al costado del buque, una serie de contenedores con pertrechos o “stores” que debieron ser recepcionados y embarcados en forma acelerada para posteriormente continuar con la reorganización de los pañoles y equipos móviles del buque.

Llegó en forma acelerada de Chile el complemento de la dotación que se acomodó transitoriamente en una

escuela pública cercana hasta que estuviera lista la habitabilidad del buque.

Una vez que se izó el pabellón nacional a bordo, los sueldos quedaban reducidos al sueldo nacional que se pagaba a las familias en Chile y un pequeño estipendio adicional para la tripulación, lo que obligó a retornar las familias a Chile a la brevedad. Está demás decir que las personas que completaban la dotación del buque no tendrían el derecho de llevar automóvil a Chile al no cumplir un año en el extranjero y por lo tanto el decreto supremo que los destinaba no autorizaba el mencionado beneficio.

Una vez que el buque completó las pruebas de casco, máquinas y gobierno, abandonó Escocia y se dirigió a Portsmouth en el sur de Inglaterra para que el Ministerio de Defensa del Reino Unido realizara la integración de los sistemas de armas y efectuara las pruebas y sintonías de los equipos y con ello certificar que cumplían con los estándares de la Armada Real.

Pese a que la experiencia de la Armada de Chile aconsejaba no salirse de las especificaciones originales de las fragatas clase Leander, el desarrollo de armas nuevas recomendaba instalar un novedoso sistema de armas de superficie consistente en los misiles Exocet MM 38 recién incorporada en la Armada Francesa. El sonar estándar de estos buques había quedado obsoleto, por lo cual se adquirió uno aún en desarrollo, que finalmente no fue adquirido por la Armada Real. Igual suerte corrió el helicóptero “Wasp” en atención a que lo estaban reemplazando por otro aún en evaluación.

Durante las pruebas y sintonía de los sistemas de armas, la de artillería antiaérea se retrasaron más de lo previsto ya que presentaba deficiencias y la instalación y pruebas del sistema exocet se prolongaban mucho más allá de lo



Ciudad de Glasgow.

planificado, lo que no ha de extrañar ya que la Armada de Chile sería la primera en tener este sistema operativo en el mundo.

Gracias a estos atrasos, el grupo de marinos que llegaron al final de la construcción del buque pudo completar el ansiado año en el extranjero y esto los calificaba para poder llevar su autito a Chile, aunque fuese de bajo valor ya que el dinero ahorrado era poco.

Como se recordará, existen varios países que manejan por el lado izquierdo de la calzada y el Reino Unido es uno de aquellos. Es decir, ya que el tiempo apremiaba había que buscar una solución para adquirir a la brevedad un autito y la gran mayoría optó por traer uno usado desde Alemania, que tiene el manubrio al costado izquierdo como se emplea en Chile. Se contactó al señor Helmut que oficiaba de proveedor del buque y que tenía residencia en Alemania. Se le encargaron alrededor de cincuenta automóviles de poco uso en Alemania y que los embarcara a Inglaterra en un trasbordador que recalara a un terminal cercano a Portsmouth donde el buque se encontraba.

Mientras tanto, los futuros dueños de estos autitos en su mayoría no sabían manejar y los que sabían, no dominaban la conducción por el lado izquierdo. Es así que los nuevos propietarios aprovechaban los autos de sus compañeros más antiguos y experimentados en la conducción en Inglaterra para practicar y que les efectuaran cursos relámpago a sus colegas. Simultáneamente con lo anterior, se planificaba la ruta desde el terminal del trasbordador hacia el buque, se elegía los marinos guías de columnas y quienes custodiarían la retaguardia. Es decir estaba bien pensada y aceptable su ejecución.

El plan en síntesis consistía en que los automóviles alemanes se embarcarían en un puerto en el norte de Francia,



La conducción es por el lado izquierdo en Glasgow.

cruzarían en trasbordador el Canal de la Mancha, serían desembarcados en la costa sur de Inglaterra y luego conducidos por sus nuevos dueños por caminos secundarios hasta Portsmouth donde se embarcarían hacia Chile. ¡Era un buen plan!

Pero los planes se despeinan con la rapidez del rayo. El proveedor del buque que se había comprometido (Sr. Helmut), inició inmediatamente por la premura de tiempo la compra masiva de automóviles alemanes de segunda mano, luego descubrió que los gastos se incrementaban mucho si se embarcaban en Francia y resultaba más barato hacerlo en Holanda y luego llevarlos a un terminal de trasbordadores al norte de Londres donde se iniciaría la fase chilena de la operación.

Es así que el afortunado grupo de nuevos propietarios se dirigió al puerto de desembarque de sus autitos y en el muelle efectuaban la recepción oficial de su nueva "joyita" sin sospechar el drama que iniciarían.

Reunidos y formada la columna automotriz, equipados con mapas ruterios iniciaron la aventura. Todo marchaba bien, pero en un sector de tráfico más intenso en el norte de Londres (que tiene casi ocho millones de habitantes), comenzaron las dificultades. Había que atravesar Londres de norte a sur. Al primer

semáforo, se segmentó la columna y el guía de la formación que conducía la caravana quedó aislado del resto de sus compañeros y al no poder detenerse en medio de una vía de intenso tráfico, debió continuar su viaje con los autos que habían logrado cruzar este semáforo impertinente. Los separados de la columna enfrentados con su nueva realidad debieron continuar su viaje a como diera lugar. Luego, ante su falta de pericia y dificultad con el idioma, fueron cayendo rápidamente en manos de los policías de Londres quienes descubrieron que tenían una situación nueva imprevista en sus manos y se comunicaron con la fragata que inocentemente esperaba su tripulación expedicionaria en Portsmouth.

La policía alertada de esta operación se comportó muy generosamente y a los conductores que logró agrupar los orientó sobre las mejores alternativas para llegar hasta el buque. Los primeros valientes conductores llegaron solos a su destino final, otros, ante la evidencia de que la situación no tenía solución, sencillamente estacionaron su vehículo donde pudieron y regresaron por movilización pública. El último tripulante que logró recalar exitosamente pasó a llevar parte de la reja de la Base Naval.

Durante el resto de la semana los autos abandonados en la ruta fueron recuperados y conducidos al costado del buque por conductores más experimentados. Los autitos llegaron todos a Chile para alegría y bienestar de la dotación del buque y sus respectivas familias. Muchos de estos vehículos se verían estacionados en el molo de abrigo de Valparaíso al costado del buque.

Pese a todas estas entretenidas anécdotas, en la fragata "*Condell*" se formó un gran espíritu de cuerpo, lo que le permitió escribir una destacada hoja de servicios en la Armada de Chile por más de 30 años. Hay muchas histo-

rias aún no contadas, como ser aquella que cuenta de la largada de sus amarras por miembros de su primera dotación para su último zarpe hacia Talcahuano antes de su enajenación a Ecuador, y cómo el primer oficial de propulsión participó en la última apagada de calderas en Talcahuano mientras aún flameaba en su mástil la orgullosa bandera de la estrella solitaria que flameó en varios océanos durante sus múltiples singladuras.

Pese a la indiscutible necesidad de ahorro que demandaba la situación económica del país en diciembre de 1973, se siguió adelante con el entrenamiento de las dos fragatas en Inglaterra en el comando de entrenamiento de la Royal Navy (FOST) que marcó una experiencia inédita, tal como se publicó en mi artículo de la Revista de Marina de Enero - Febrero de 1975 y cuyo método se emplea con mucho éxito hasta estos días en la Armada de Chile.

Lo más importante y trascendental de este relato es rendir un homenaje a los visionarios oficiales de nuestra Armada que mediante estas adquisiciones reorientaron la orgánica y la forma de efectuar el entrenamiento y operación de las unidades de combate a flote.

- *El Exocet.*

Como relataba en la primera parte, la Armada había hecho unos cambios importantes a las fragatas que se estaban construyendo en el Reino Unido. Era un riesgo experimentar con un arma nueva aún no operativa en las armadas de occidente, pero su potencial lo hacía muy atractivo. Esta nueva arma por su significado táctico se mantuvo muy reservada y cuando se trataba el tema era con mucha cautela.

Es así que se resolvió que un cierto número de oficiales viajarían a la fábrica de estas armas en las afueras de París en Francia para estudiar los sistemas de

control y funcionamiento general de los misiles Exocet MM 38. Estos estudios durarían seis semanas y se seleccionaron tres oficiales por buque que se armarían con los mencionados misiles.



Alouette III, volando junto a la fragata.

Pese a la sorpresa táctica que representarían estas armas en Sudamérica, no lo sería para las esposas de los oficiales de las dos fragatas en Escocia. Ellas a través de las comunicaciones propias que también dominan y redes de inteligencia que ningún servicio de inteligencia en sus mejores tiempos podría superar, se impusieron que sus “mariditos” serían destinados a París por seis semanas y no estaban dispuestas a perderse dicha oportunidad.

En medio de alarmantes noticias que llegaban desde Chile en agosto de 1973, se inició el “safari” de oficiales, señoras e hijos a la bella ciudad luz de París donde algunos oficiales se alojaron en hostales o arrendaron departamentos amoblados. Como se dijo, la reserva de esta arma impedía comunicaciones con nuestros compañeros en los dos destructores en recuperación en Inglaterra, por lo cual ellos viajaron sin esposas. Inicialmente parecería favorable para estos solteros de temporada, pero con el correr del tiempo los oficiales que tenían sus familias en París recurrían a los “solteros de oportunidad” radicados en el barrio bohemio de Montmartre que habían gastado más de lo previsto en

actividades turísticas nocturnas. Ellos con mucha generosidad terminaron oficiando como “baby sitters” para que nosotros pudiéramos disfrutar de París nocturno con nuestras esposas.

El curso se dictaba en un lugar llamado Chantillon, afuera de París, donde viajábamos en tren u automóvil. Como todo esto era muy reservado y Francia exigía reserva de los conocimientos que entregaba, las clases se realizaban en un lugar especial de la fábrica y los apuntes y manuales de instrucción no podían ser retirados de la sala de clases, de manera que durante las horas de franco había completo relax.

Las clases se dictaban en francés con traducción al inglés por una simpática francesita. Esta sala estaba en un lugar aislado de la fábrica donde había un sistema de control experimental. El curso estaba a cargo de un empleado de la fábrica que denominamos Jefe de Estudios, el que se reunía a menudo con los 16 alumnos y siempre nos acompañaba a almorzar al casino de la empresa a unas tres cuerdas de nuestra sala. El rancho era excelente con la mejor cocina francesa y los postres exquisitos. ¡Estábamos muy bien!

Durante la primera semana todo marchaba normalmente, pero durante una clase de la segunda semana nuestro Jefe de Estudios interrumpió la clase para informar que en Chile aparentemente había un golpe de estado, la Casa de Gobierno había sido bombardeada e informes recogidos indicaban que el Presidente del país había muerto. Fue muy evidente la cara de sorpresa del Jefe de Estudios cuando nuestra reacción fue de alegría, ya que aparentemente en la empresa Aeroespacial se suponía que nosotros éramos favoritos del régimen depuesto.

Quedamos todos inquietos por lo que pasaría con nosotros, si debíamos retornar a nuestros respectivos buques o si seguía la compra de los buques y los

misiles Exocet. En la embajada chilena en Francia, no había agregado naval y por otra parte, los funcionarios eran del régimen de la UP, por lo cual los habíamos eludido. El oficial más antiguo del grupo de fragatas y el de destructores se comunicó con los mandos respectivos, que estaban poco informados de lo que venía en adelante pero ordenaron seguir con la acción planeada. (Recordemos que los fondos bancarios chilenos fueron congelados ya que estaban en el Banco Moscú Norondi de Londres).

Pasamos el fin de semana sin mayor información, pero evidenciamos la hostilidad de Francia hacia el nuevo régimen chileno, por lo cual mantuvimos un perfil bajo, sin embargo un hijo de uno de los oficiales de la *"Condell"* se accidentó y se vio obligado a concurrir a la asistencia pública y quedó sorprendido por lo bien que lo trataban ya que lo consideraron como refugiado y, como hablaba poco francés, se dejó querer y quedó muy satisfecho cuando se negaron a cobrarle los servicios prestados.

De regreso a clases el lunes siguiente se integró a nuestro grupo un oficial del ejército francés del grado de teniente y el Jefe de Estudios nos explicó que se debía a que el ejército francés estaba evaluando si adoptaba exocet para defensa de costa y este oficial sería uno de los evaluadores. Este oficial supuestamente no hablaba español o inglés de manera que no había forma de conversar con él. Para todos era obvio que era un oficial de inteligencia y tuvimos buen cuidado de limitar nuestras conversaciones.

En nuestro grupo y a medida que avanzaba el curso comenzaron a hacerse consultas técnicas que no recibían una respuesta muy satisfactoria, como tampoco el equipo simulador para instrucción satisfacía nuestras inquietudes. Es así que el Jefe de Estudio trajo a unos expertos para aclarar consultas y finalmente la empresa resolvió darnos una

semana franco mientras ellos realizaban una serie de experimentos y mejoras al sistema de control de fuego.

Antes de iniciar este período de franco forzado, el Jefe de Estudios nos presentó al gerente de la empresa y a varios ejecutivos de importancia para luego invitarnos a pasar a un salón donde tenían preparado un abundante cóctel con deliciosos entremeses. Conversaron jovialmente con nosotros y durante el transcurso del mismo pudimos concluir que el oficial militar francés agregado al curso no les había podido aportar la información que necesitaban saber sobre qué sería de nosotros, si Chile respetaría el contrato como tampoco qué opinábamos de los acontecimientos en nuestro país. Fue muy satisfactorio para nosotros contestarles que por el momento todo seguía igual y que éramos partidarios del nuevo gobierno. Concluyó el cóctel y nunca más nos invitaron a degustar su exquisita cocina y bebidas.

Al regresar de nuestro período de franco impuesto, en que visitamos diferentes lugares de Francia (la que más me agradó fue el valle del río Loir y los magníficos castillos y palacios allí existentes), descubrimos que nuestro teniente francés ya había aprendido todo lo necesario para instalar los misiles en la costa de su país y se dirigiría con pala y chuzo a colocar emplazamientos de Exocet en la costa. ¡Espero que le vaya bien ante un ataque!



Primavera y los castillos del río Loir en Francia.

Terminado el curso le agradecemos a nuestro Jefe de Estudios todos sus esfuerzos, ya que en realidad fue muy atento, y le regalamos algún artículo típico chileno, regresando así a nuestros respectivos buques.

Con el correr del tiempo, creo que la decisión del mando de la Armada de mantener la adquisición del sistema Exocet fue un éxito, ya que nos dio una superioridad de superficie significativa.

Es cierto que hubo dudas al comienzo y retrasó el arribo a Chile de la fragata "Condell", sin embargo bien valió el esfuerzo.

En todo caso merecen un tributo de reconocimiento y gratitud a todos aquellos visionarios que, pese a las dificultades y contratiempos, perseveraron y jugaron su prestigio por tener un arma aún no probada de tanta relevancia en el Poder Naval de Chile.

* * *

