

## OPERACIÓN “CASTOR”, PROYECTANDO LA ARMADA EN EL PACÍFICO NORTE

Andrés Rodrigo Ramírez\*

*Mientras el AO “Almirante Montt” se encontraba en sus últimas rutinas de término de reparaciones en Talcahuano, se recibió la orden de prepararse para operar en Canadá con la Royal Canadian Navy (RCN) entre junio y septiembre.*



**E**ra un día soleado y algo ventoso en aquella tarde de fines de febrero al interior de la dársena en los Astilleros y Maestranzas de la Armada (ASMAR) en Talcahuano. La proximidad del buque a su fecha de término de reparaciones (FTR) obligaba a la dotación a redoblar esfuerzos en los trabajos de habitabilidad, de “afinar” otros que estaban pendientes, así como pensar en el plan de pintado para salir debidamente hermosados al término de las reparaciones. Mientras el buque se encontraba en esta rutina de los últimos “100 metros” antes de la FTR, se recibió la orden de estar preparados ante el eventual despliegue del petrolero a Canadá para operar con la Royal Canadian Navy (RCN) entre junio y septiembre. El júbilo silente, como en aquel niño al que se le ha regalado un caramelo y se le pide

que lo guarde en su bolsillo, así se sentía la dotación. La alegría era por todos compartida, pero también veíamos que todavía faltaba mucho para estar listos, tendríamos que trabajar como verdaderos “castores” sin importar la condición del “meteo” o las horas de trabajo, pero sí muy “unidos al frente” y siempre avanzando. Y así fue que nació la “Operación Castor”, como una manera de identificar inicialmente las actividades de preparación del buque para su futura comisión a Canadá en los aspectos operativos, del material

y por sobre todo, del personal.

Había mucho que hacer... pero en este tipo de tareas cercanas a la “crisis” es cuando siempre aparecen aquellos atributos en oficiales y gente de mar (a veces insospechados por ellos mismos) que asumen una actitud más bien pro-activa y decidida para enfrentar estos desafíos más que contemplar aquella parte vacía del vaso que normalmente no lleva a buen puerto. En este contexto, uno de los grandes retos para la dotación era el pintado del buque, porque evidentemente no era pintar un falucho, sino un gigante plomo que requería muchas horas hombre (HH) y que en algunos sectores, como la superestructura y la chimenea, era un trabajo que no se había hecho anteriormente en Chile. En esta excitación

\* Capitán de Navío. Oficial de Estado Mayor.

mental de iniciativas e ideas varias, y mientras algunos ya se encontraban aplicando el análisis "FODA" para verificar la factibilidad del pintado y sus alcances matemáticos en términos de HH propios, nuestro buen cocinero de cargo, brocha en mano y con un par de ayudantes "especies" nos informaba que ¡ya había pintado todo el canto de popa de la superestructura del buque! Al principio tuvimos nuestras dudas... la pregunta generalizada era cómo lo había hecho... ¡habrá contratado un helicóptero!, decían algunos... ¡cuánta pintura habrá gastado!, reclamaba el oficial de abastecimiento, pero la verdad es que toda la cara posterior de la superestructura estaba extraordinariamente bien pintada. Sin embargo, la diferencia de tono entre lo recientemente pintado y lo antiguo de más de 12 años, era significativa, motivo por el cual debió pintarse todo el buque... Toda la dotación "agradeció" la gestión del maestro de cocina, bautizando el plan de pintado como "Plan Garrido"... y cada vez que teníamos algún desafío importante en materia de trabajos propios, sabíamos que tendríamos que aplicar el criterio "Garrido" para asegurar su éxito, y por cierto, aplicamos este modelo varias veces durante la comisión en Canadá.

Pero el buque debía seguir alistándose y habiéndose dado término a las reparaciones en Talcahuano, sobrevino en Valparaíso un intenso período de entrenamiento operativo con el Centro de Entrenamiento de la Armada (C.E.A.). Como es tradicional para este tipo de comisiones, el intenso entrenamiento y las horas empleadas para ello se contrastaba con el natural deseo de muchos de permanecer más tiempo en familia previo al despliegue, aunque también es el período en que nuestras familias nos generan más tareas internas (trabajos propios) al interior del hogar tales como arreglar cuanto elemento esté suelto, pegar cuadros o asistir a interminables reuniones de apoderados; pero por cierto, accedíamos gustosos a fin de mantener el "frente interno" contento el que sabemos sería esencial para soportar nuestras operaciones y nuestra propia tranquilidad emocional durante la navegación y lejos de la Patria.

Con alegría no disimulada despedimos finalmente a los instructores del C.E.A., quienes después de aprobar un sinnúmero de ejercicios de toda índole, calificaron al buque como buque

entrenado. Mérito importante tuvo el personal recién transbordado quienes conducidos por oficiales jóvenes, se adaptaron prontamente a los procedimientos característicos del buque, aunque ahora venía la fase interna de entrenar en inglés. Así pues, el oficial de operaciones incrementó los ejercicios sobre todo de comunicaciones y cálculos cinemáticos, que fueron ejecutados no sólo por gente de mar sino que también por los oficiales de puente. Al principio, y como suele ocurrir en este tipo de entrenamiento secuencial, el inglés por la línea de comunicaciones se percibía algo distinto... para mí escuchar tenía un acento "suajili/ irlandés" el que al cabo de algunas semanas de sostenido entrenamiento ya adoptaba matices más británicos... todo un cambio.

Terminado el período de entrenamiento, nos dedicamos a asegurar la maquinaria que sería esencial para el servicio "hotel", tales como evaporadores, plantas tratadoras de aguas servidas, plantas de aire acondicionado y circuitos de refrigeración. Notable gestión del ingeniero y su team, quienes con apoyo de ASMAR Valparaíso, nos hizo sentir la importancia de contar con un astillero en Valparaíso y siempre listo para enfrentar lo imprevisto. Aprovechamos esta ocasión para hacer innumerables faenas de víveres, lubricantes y repuestos "por si acaso", embarcándose estos últimos ante la atenta mirada del segundo ingeniero, seguramente imaginándose las posibles fallas que podría tener durante la navegación.

Finalmente nos dedicamos a preparar al personal, pero esta vez no en mejorar sus competencias operativas o conocimientos técnicos, lo cual ya estaba comprobado. Por el contrario, era el momento de preparar la "persona", su espíritu y su grupo familiar, sobre todo las cónyuges y en especial las más jóvenes, que no "entrenadas" en este tipo de comisiones largas, seguramente tendrían que enfrentar diversas situaciones domésticas poniendo a prueba la verdadera "vocación" de la mujer del marino. De esta forma se organizaron diversas conferencias apoyadas por el Departamento de Bienestar de Valparaíso, misas y actos litúrgicos de acción de gracias, así como diversas reuniones divisionales para analizar en grupo los distintos escenarios que podrían enfrentar las familias durante

nuestra comisión en el extranjero. Concluido los preparativos, y despedida la dotación por las autoridades navales correspondientes, así como por la embajadora de Canadá en Chile, el buque estaba listo para hacerse a la mar.

## Tránsito a Canadá

Zarpamos cerca de medio día del 12 de junio y habiendo izado la señal "CCAM" por ambas bandas describíamos una navegación pegada a la costa viñamarina para que la ciudadanía y familias navales que se habían concentrado en el borde costero de Avenida Jorge Montt en Viña del Mar le dieran su adiós a estos felices aventureros que nos dirigíamos a experimentar el Pacífico norte; de esta forma, y previo a caer a babor para enfilarse directo hacia las Galápagos, y a sugerencia del jefe de la radio, hicimos sonar un pitazo muy largo del buque, como queriendo llegar con esa señal de "hasta pronto" más allá de Villa Alemana y Peñablanca, donde vive gran parte de las familias de la dotación.

Siempre el primer día de navegación al extranjero, no deja de ser interesante, se entremezcla la felicidad inmensa de surcar los mares y conocer otras latitudes y culturas, con esa mirada de reojo hacia la familia que queda en tierra y las situaciones difíciles que quizás quedaron pendientes o de aquel menor que se preguntará más de alguna vez por qué su padre no está para ayudarlo con las tareas o no participa del paseo dominical; pero así es la vida del marino, desafiante, propia y única. En consecuencia, y después de los pitos y los saludos al infinito, el Segundo Comandante ordenó arreglar los camarotes y dependencias, tal como aprendimos en la Escuela Naval en el tradicional "trinca de equipo" previo a un desfile, haciendo actividades propias, pensando o repasando temas varios y así estar listos a la diana del día siguiente, ya más concentrados y a mucho mayor distancia de nuestros hogares.

De esta forma se iniciaba la primera lista de víveres en el tránsito del buque hacia Canadá, donde para muchos era toda una experiencia nueva y realmente una aventura. Mientras todavía nuestra imaginación viajera se embriagaba con el sabor del aire marino y se adormecía

con el poco viento reinante y una aletargada mar del sur-veste, Mitro nos despertaba rápidamente de ese plácido sentir "desatando el infierno": era el oficial de operaciones, quien en cumplimiento a la guía de entrenamiento escupía zafarranchos de emergencias uno tras otro para asegurar la preparación del buque ante cualquier eventualidad. Personas iban y venían en cubierta, se alistaban las Partidas de Control de Averías, atacábamos incendios e inundaciones, los disponibles "listos para" y nuestro team de entrenamiento interno, los "manga naranja", asumían esa actitud seria, "grave" y de "gurú" experimentado que es tan propia de nuestros inspectores, quienes además normalmente se visten de una serie de ornamentos amedrentadores tales como lápices de distintos colores, linternas, cronómetros, libretas, herretes de identificación y tapones de oído para bajar a la máquina... toda una cosmética cuyo efecto permite ejercer más presión al inspeccionado y que por lo general, daba resultado.

Así entonces transcurrían los días hacia el país del norte, colmados de zafarranchos, pero también de múltiples actividades tales como conferencias especializadas para oficiales, donde tratábamos temas de actualidad y referidos a la región en que nos encontrábamos navegando; deporte vespertino e "Insanity" (una extraña mezcla entre gimnasia intensa y flagelación filipina); instrucción para los equipos de camilleros de combate y de sanidad, así como actividades de camaradería y departamentales. En este contexto, especial mención le cupo a la tradicional actividad marinera durante el cruce del Ecuador, donde nos visitó el Rey Neptuno desde las profundidades del mar. Fue un magno evento: una fiesta de alegría, de coloridos disfraces, de actividad submarina para algunos en la piscina del buque, de guardias especiales para los oficiales y de un merecido reconocimiento por el espíritu demostrado por los novatos o neófitos que experimentaban por primera vez el cruce. Toda una fiesta organizada por un team excepcional de gente de mar liderada por un suboficial quien hacía las veces de Rey Neptuno, aunque a la postre, mi buen suboficial fue el único en el buque que fue

arrastrado a las profundidades más abismales del “Mare Nostrum” cayendo en agosto en la lista anticipada de retiros... cosas que pasan o simplemente, secretos de Neptuno...

Una actividad distinta llevada a cabo en el tránsito fue el de cooperar a unas organizaciones científicas en tomar nota respecto del avistamiento de ballenas y de censar aves marinas, debiendo clasificar estas últimas por especie, cantidad y dirección aproximada de desplazamiento. Con las ballenas no tuvimos problemas, pero con las aves fue distinto; habían de varios tipos, tamaños y normalmente seguían al buque por el día y dormían a proa por la noche, donde lo interesante era saber dónde se bajarían dado que la cubierta había tomado un color blanquecino y un olor “sugereante”... Fue todo un desafío para los oficiales de guardia de puente, pero se mantuvieron entretenidos y en actividad, aunque nunca pudimos distinguir entre macho y hembra...

Cada día estábamos más cerca de Canadá y al través de San Diego, EE. UU., recibimos un helicóptero SH-60 de la Marina de ese país que traía a bordo al “team” de enlace de la RCN: un oficial y cinco gente de mar quienes se encargarían de apoyarnos en aspectos de procedimientos y servir de inspectores también para los buques canadienses que entrenaríamos. Nuestra partida de cubierta de vuelo estaba muy feliz, veían el fruto de su entrenamiento con el C.E.A, además de los innumerables parches y piochas que recibieron de regalo.

Finalmente llegó el día esperado, eran las 3 de la madrugada del 3 de julio y estábamos entrando al estrecho de Juan de Fuca, en la costa oeste de Canadá, con rumbo general este a un andar de 14 nudos para mantenernos en la “avenida” de los buques rápidos. Y así llegamos a la entrada de la bahía de Esquimalt, aunque muchos al ver el acceso a la bahía y distinguiendo al centro de ésta una boya de babor pensamos que estaba corrida, ¡pero estaba bien!, había que dejarla por babor y la profundidad era escasa. Sorteamos ese primer shock de entrada e ingresamos a la pequeña bahía atracando sin problemas como a las 10.00 de la mañana, iniciándose de esta forma la estadía y período de operaciones (OPS) en Canadá.

## Estadía en Esquimalt y operaciones en Canadá

Apenas el buque atracó al sitio “F” de la base naval de Esquimalt se recibieron los saludos y tradicional comité de bienvenida y rápidamente nos alistamos para el zarpe de la primera OPS; se hicieron faenas, se cargó combustible y también embarcamos a un grupo de 25 marinos canadienses, entre oficiales y gente de mar, quienes serían entrenados a bordo para conformar las futuras dotaciones de los petroleros que se construirían en un futuro cercano en Canadá. Después de cinco días logísticos en Esquimalt y habiendo tenido la dotación la oportunidad de disfrutar y recorrer la bella ciudad de Victoria, estábamos listos para iniciar la primera OPS. Zarpamos temprano por la mañana de un día 8 de julio, conjugando para ello el bajo viento matutino con las mejores condiciones de marea, dado que nuestro calado era cercano a las profundidades que indicaba la carta. Después de media hora aproximadamente, ya nos encontrábamos navegando el Estrecho de Juan de Fuca con rumbo general nord-weste hacia el área de operaciones, la que se ubicaba a unas 170 millas de la bahía de Esquimalt.

Y así, sorteando innumerables pesqueros y embarcaciones de placer, así como una densa niebla que con suerte distinguíamos la proa del buque, arribamos finalmente al área de operaciones. Mientras esperábamos a la fragata HMCS “Vancouver”, la que quedó afinando algunos detalles técnicos de su maquinaria, Mitro se encargó nuevamente de entretenernos aunque ahora se agregaba el grupo de canadienses a su “flagelo” entrenador. Sorpresa fue la nuestra cuando verificamos que para muchos de los canadienses embarcados era su primer día de navegación real, comprobando ellos mismos que no todo estaba incluido en los simuladores y programas Ad- hoc., pero cada canadiense tenía un sponsor chileno a bordo, su body y su sombra... quienes debían no solo entrenar a su pulpilo, sino también hacerlos sentir como en casa y facilitarles su estadía en el buque.

Al cabo de tres días arribó la “Vancouver”, e inmediatamente iniciamos una serie de ejercicios de reaprovisionamiento en la mar, fuimos de lo más simple a lo más complejo, de día y de noche, y de

manera gradual el personal chileno fue entrenando a sus alumnos canadienses quienes al término de la OPS, fueron estos últimos los que ejecutaron toda la maniobra en cubierta. Había satisfacción en la dotación donde muchos demostraron sobresalientes condiciones de instructor, quienes traspasaron sus conocimientos y experiencias de manera transparente y desinteresada; permitiendo además inter-operar de manera segura y eficaz. Así llegaba a término la primera OPS, donde por cierto los marinos canadienses se sentían más marineros y contentos de haber hecho grandes amistades con sus pares del buque.

Y de esta manera, repetimos el proceso de estadía en puerto, zarpe y entrenamiento en la mar en cuatro oportunidades; no obstante, cada período fue distinto al anterior: la fragata "Vancouver" había obtenido finalmente su cartón de buque entrenado por parte del Grupo de Instrucción de la RCN, siendo reemplazada por la fragata HMCS "Calgary". Ambos comandantes canadienses muy profesionales y con la tremenda responsabilidad de lograr el entrenamiento planificado no solo de sus dotaciones, sino también de las de otras fragatas componentes de la flota del Pacífico. Así, se entrenaron no solo maniobras de reaprovisionamiento en la mar, sino también cortinas antisubmarinas, protección al buque vital, maniobras de cambios de estacionamientos, ejercicios de señales visuales para subtenientes, evoluciones tácticas y maniobras con helicópteros. Respecto de esta última, curiosamente mereció la atención de muchos marinos chilenos, habiendo especial interés en la cubierta de vuelo del buque cada vez que el helicóptero Sea King de la Fuerza Aérea Canadiense arribaba y hacía "Vertrep" y por sobre todo cuando se traspasaba personal canadiense con el gancho de carga del helicóptero... aunque después de ver algunas fotos comprendimos el por qué del inusual interés... una mezcla de Pamela Anderson y Nicole Kidman en sus mejores tiempos, era la flamante copiloto...

Seguimos haciéndonos a la mar, combinando la actividad operativa con algunas estadías en puerto. Fue así como realizamos una recepción oficial, que aunque estábamos en verano, fue un día imprevisto de relámpagos, lluvia y frío, en pleno verano, debiendo cambiar el lugar en cubierta

previamente planificado para la recepción, por la toldilla el buque. Aquí nuevamente debimos aplicar el modelo Garrido, teníamos pocas horas para el comienzo de la actividad; sin embargo, con el apoyo del personal de la división Charlie que unieron varias banderas de señales, los maniobras que adornaron la cubierta y los de la guardia hermana que transformaron las bitas y winches en mesas de centro, pudo brindarse una recepción de calidad, elaborada por un team de cocineros excepcionales que por momentos hacía pensar que todo estaba hecho por una banquetera profesional.

También en una de las estadías en Victoria celebramos el triunfo de Chile en Copa América, hicimos también actividades deportivas con la tripulación de la fragata "Vancouver", donde los chilenos demostraron amplias habilidades en el fútbol pero solo buenas intenciones en el softball, pero en definitiva se construyeron importantes lazos de amistad y camaradería con los distintos grupos de canadienses que pasaron por el buque y con las dotaciones de las fragatas.

Previo a terminar las operaciones en aguas canadienses, hicimos también una maniobra de reaprovisionamiento en la mar con el crucero norteamericano USS "Chosin". La Comandante de la Tercera Flota Norteamericana que visitaba Seattle, EE. UU., manifestó su interés en que también practicásemos con uno de sus buques. De esa manera, nos reunimos ambos buques en la mar y después de batallar casi una hora con la niebla, finalmente logramos el objetivo de entrenar ambas unidades.

Así llegábamos al final de nuestras operaciones en costa canadiense, pero el entrenamiento no estaba terminado, debíamos continuar con la fragata "Galgar" hasta San Diego, EE. UU., por cuanto esa Unidad todavía estaba al "debe" con la cantidad de ejercicios planificados. En consecuencia, zarpamos por última vez de Esquimalt un día 25 de agosto, mientras la señal "B Z" izada en el palo mayor de la base naval, quedaba por nuestra popa y también miles de recuerdos, amistades y experiencias profesionales que seguramente engrosarán nuestras historias marinerías en algún encuentro de camaradería o alguna página más de nuestros propios bitácoras personales para futuras generaciones.

## Tránsito a la Patria

Después de soportar vientos relativos cercanos a los 60 nudos y olas de más de cuatro metros, lo cual sin duda puso a prueba el nivel de entrenamiento alcanzado, arribamos a San Diego con la fragata "Calgary" habiendo completado 51 maniobras de reaprovisionamiento en la mar y haber entrenado a distintos grupos de canadienses a bordo. La entrada a la bahía fue bastante interesante y muy atractiva sobre todo para el personal, dado que nos tocó presenciar de vuelta encontrada una serie de buques extranjeros y de EE. UU. que zarpaban a un ejercicio internacional; de esta forma, pasaban a escasas yardas de nosotros, portaaviones, buques anfibios, y un sinnúmero de buques de combate. ¡Todo un recibimiento!

La estadía en San Diego sería corta, así es que con el apoyo del oficial naval chileno de enlace en esa ciudad, se organizaron algunos tours sin costo para la dotación, lo cual fue muy bien aprovechado por todos. En esa ocasión también se brindó una recepción a las autoridades navales en San Diego, oportunidad en que contamos con la visita de la Comandante de la Tercera flota de los EE. UU. y otras altas autoridades navales, entre ellas destacó el Comandante de la fragata "Calgary" quien vistió para la ocasión tenida blanca, pero con sombrero de cowboy y una hebilla de tamaño importante, al más puro estilo Far West.

Al tercer día zarpamos, pero lamentablemente y cuando ya habíamos alcanzado casi 300 millas hacia el sur, debimos retromarchar para evacuar a un sargento que presentaba un problema médico. Parecía que las aguas del norte no nos querían dejar; sin embargo, dada la eficiente gestión de la Misión Naval liderada por nuestro mando operativo en Valparaíso, hizo no solo que el sargento fuese atendido y derivado a Chile; sino también, que nuestra segunda recalada a San Diego fuera muy breve, lo que nos permitió retomar la derrota previamente trazada.

Seguimos nuestro track hacia el sur sorteando la depresión tropical Kevin, el cual generó una zona de baja presión la que posteriormente se convirtió en el huracán Linda, que de linda en

realidad tenía bien poco. Nos encontrábamos en cercanías de la Baja California resolviendo el mejor rumbo a adoptar. Escuchado al piloto del buque, quién sacó a relucir distintos papeles, experiencias, y páginas Web que accedía a través del satélite ante la mirada inquisidora del oficial de telecomunicaciones, resolvimos pegarnos más a costa y capear el huracán que ya había evolucionado a categoría 2.

Al cabo de dos o tres días, finalmente dejábamos atrás la zona de huracanes y nos dedicábamos de lleno a completar historiales, verificar estadísticas de la maquinaria, consolidar nuestras experiencias y sin olvidar el recolectar la data de los pájaros. Completamos también las conferencias de oficiales y por supuesto preparamos los papeles y declaraciones de aduana y SAG. Estábamos listos para el arribo a Valparaíso.

Pero siempre hay sorpresas... vivíamos el día 16 de septiembre a las 19.54 horas, pasábamos al andar de Pichidangui como a 30 millas. Por momentos el buque comenzó a vibrar y a moverse en sentido vertical, el ruido era muy grande y el desconcierto también. La tremenda vibración produjo que se activaran las señales fumígenas de hombre al agua, cuyo humo naranja había penetrado el puente de mando y a la vez que ya estábamos experimentado algunas roturas de cañerías. Llegué al puente de mando y a través del humo pude distinguir al oficial de guardia que levantaba las manos como diciendo "yo no fui"... Había sido un terremoto al sur de Coquimbo y que el Centro de Alerta de Tsunami en Hawaii nos confirmaba prontamente entregándonos además la hora de llegada de las olas del tsunami que se avecinaba, lo cual dio cierta tranquilidad a la dotación mientras cubríamos emergencia mayor en la mar.

Así pasó el 16 de septiembre y apenas se canceló la alarma continuamos nuestra navegación hacia la bahía de Valparaíso, fondeando cerca de las 08.30 horas, a la gira. Por supuesto nadie esperaba un recibimiento mayor, pero la satisfacción de haber cumplido esta comisión y de haber proyectado a la Armada en aguas del Pacífico Norte era más que suficiente, retornando felices a nuestros hogares y sintiéndonos aún más marinos.

\*\*\*