

## DESARROLLO DEL PODER NAVAL, UN DESAFÍO CONSTANTE

Revista de Marina



Una de las tareas más complejas de un Gobierno es la determinación de las dimensiones y capacidades del Poder Militar que requiere el país. Por un lado estarán las necesidades y por el otro las restricciones, de toda índole, que impondrán un escenario tal, que hará siempre difícil lograr el justo equilibrio. En general se intenta determinar las capacidades que se deben tener para enfrentar los escenarios presentes y futuros y ello es siempre difícil por la incertidumbre de toda predicción humana.

En Chile se emplean diversos métodos, que partiendo de los intereses nacionales, definición de los objetivos que de ellos se derivan en un ambiente de amenazas, riesgos y cooperación, permitirán establecer una estrategia al nivel

político, la que finaliza con las capacidades que requerirá de sus FF.AA. para que puedan cumplir las tareas que se les asignen. Este diseño de arriba hacia abajo (*top down*), en todas partes recibe una asesoría de abajo hacia arriba (*bottom up*) de las instituciones y del Estado Mayor Conjunto.

En el caso que nos ocupa -el de la Armada- la institución estará siempre preocupada de mantener al día estos asuntos, para estar en condiciones de asesorar adecuadamente al

nivel político. Normalmente, será una etapa más bien técnica que se hace permanentemente, se verifica lo que existe –inventario actual– y se determinan las Fechas Límites de Vida Útil (FLVU) de cada unidad a flote (de combate y apoyo), medios aeronavales y de Infantería de Marina y la necesaria infraestructura de apoyo. En paralelo, en un análisis continuo, se analiza el entorno político-económico nacional e internacional, los compromisos internos y con otros países u organizaciones, todo ello en consonancia con los intereses permanentes del Estado.

Por otro lado, es necesario revisar las opciones existentes sobre material naval, tanto en el país como en el extranjero. Con estos antecedentes,

Foto de inicio: "Montaje 76/62 en FF Williams". Autor CC Juan Pablo Ríos Ross. Concurso fotográfico "Revista de Marina 130 años".

de por sí complejos, se generan diferentes opciones para finalmente definir el o los planes de renovación, potenciamiento o desarrollo del Poder Naval nacional.

Resulta evidente que en la Armada este proceso no parte de cero, como pudo haber sido al nacimiento de Chile como nación independiente. Actualmente se inicia en base a lo existente y se construye sobre ello. En este análisis el énfasis se pondrá en las unidades de combate mayores, sin por ello aminorar la relevancia de las otras fuerzas: la Aviación Naval, integrante indisoluble e insustituible de los sistemas y capacidades de toda marina de guerra, la Infantería de Marina, esencial para la proyección del poder y la defensa de la costa, las unidades antárticas, costeras y de patrullaje oceánico, como también las de transporte, vitales para materializar los enlaces con áreas apartadas y dar seguridad en las aguas jurisdiccionales de Chile.

## Algo de historia

Durante el siglo XIX, se debió crear un Poder Naval para consolidar la independencia, y luego cuando la presión internacional decaía o las vicisitudes financieras o políticas apremiaban, el Poder Naval era disminuido u olvidado, hasta que apareciera un nuevo incentivo o apremio que obligara a desarrollarlo. Esto fue casi una constante hasta la Guerra contra España (1865-1866), después de lo cual se inicia un programa de desarrollo naval que nos dejaría en buen pie para enfrentar con éxito la Guerra del Pacífico (1879-1884).

La cruenta guerra civil de 1891, encuentra a Chile con una Armada poderosa, que aunque dividida de manera desbalanceada en favor del bando congresista, contaba en sus tripulaciones a veteranos de guerra experimentados a bordo de unidades antiguas y nuevas. Terminado el conflicto se incorporarían los buques que se encontraban en diferentes etapas de construcción o reparación en Europa.

Si bien el país contaba con un gobierno consolidado, la situación vecinal no era promisorias. Existían tensiones con Argentina, pese al tratado

de 1881, y estaba pendiente el tema de Tacna y Arica con Perú. Estas potenciales tensiones y la visión del Presidente y Almirante don Jorge Montt llevaron a un potenciamiento importante de nuestra capacidad naval.

## El cambio de siglo

Se consolidó la infraestructura terrestre con los Apostaderos de Talcahuano y Magallanes, iniciada en 1890, y posteriormente se dispuso la construcción, en Gran Bretaña, de cruceros y destructores con los mejores adelantos técnicos de la época. A contar de 1895 se adquieren varios buques mayores y menores, esta vez aprovechando la disponibilidad casi inmediata de ellos en los astilleros constructores.

En esa época de bonanza económica, hubo conflictos sociales internos y tensiones crecientes con Argentina. En 1899, se produce un encuentro entre los presidentes de ambas naciones en el Estrecho de Magallanes frente a Punta Arenas, el cual apaciguó los ánimos por algunos años.<sup>1</sup> Sin embargo, a poco andar, negros nubarrones volverían a aparecer en las relaciones con los vecinos del otro lado de la cordillera. La Armada Argentina contaba con una fuerza homogénea de acorazados, con y sin protección, mientras que Chile, presentaba una fuerza heterogénea de dos cruceros acorazados de distinto tipo, un crucero semi protegido y dos sin protección, además de otras unidades menores casi sin valor militar.<sup>2</sup>

Resultaba evidente que no se había hecho caso a las solicitudes de la Armada de 1898, para lograr homogeneidad en nuestras fuerzas navales. En 1901, y producto de la tensión vecinal, se adquieren en Gran Bretaña un crucero disponible en un astillero y tres destructores, y en Estados Unidos dos transportes, aun cuando estos últimos se entregan a la Compañía Sudamericana de Vapores, por no contar con personal para operarlos.<sup>3</sup>

Resulta claro que, si bien se tuvo la voluntad de mantener y aumentar el Poder Naval, los mayores impulsos se dieron a raíz de problemas vecinales. Por otro lado, no siempre se seguía un plan armónico de desarrollo, considerando

1. Carlos Tromben Corbalán, Sergio Jarpa Gerhard. (1995). La Escuadra Nacional, 175 años. Santiago: Sipimex Limitada.

2. CN Guillermo Arroyo. (1940). Adquisiciones Navales de Chile, Un Estudio Crítico. Valparaíso: Imprenta de la Armada.

3. Rodrigo Fuenzalida Bade. La Armada de Chile. Desde la Alborada al Sesquicentenario (1813-1968) Cuarte Parte. Valparaíso: Imprenta de la Armada.

factores logísticos, de mantenimiento e instrucción del personal, sino que se aprovechan oportunidades ocasionales que ofrecían los astilleros constructores, produciendo una armada dispareja y desequilibrada.

Para resolver parte de este problema se dispone la construcción en Gran Bretaña de dos cruceros acorazados modernos. Argentina respondió con la construcción de otros dos acorazados, similares a los que ya poseía, aunque mejorados.

## Centenario de la República

Con los Pactos de Mayo de 1902 se alivian los problemas vecinales y se busca limitar el armamento mediante lo que se llamó la "Equivalencia de las Escuadras". Chile se desprendía de dos nuevos acorazados en construcción, mientras Argentina se deshacía de dos buques similares pero de inferiores capacidades. Ambos países se comprometían a disminuir sus escuadras y no aumentar sus armamentos navales por cinco años.

Si bien los problemas vecinales se atenuaron, Chile, que nunca está exento de catástrofes naturales, fue azotado por un terremoto en la zona central, con epicentro en Valparaíso el 16 de agosto de 1906. Los costos en vidas humanas y materiales, fueron altísimos y obviamente afectaron los planes de desarrollo nacionales y navales por algún tiempo.

Al acercarse 1910, Argentina respondiendo al desarrollo naval del Brasil, dispone la construcción dos acorazados y Chile, en su programa para el centenario ordena, en Gran Bretaña, dos acorazados, seis destructores, además de dos submarinos, armas muy nuevas e innovadoras que serían construidos en Estados Unidos. Ese mismo año se firma la ley que dispone un fondo de 400 000 libras anuales para construir buques,<sup>4</sup> "con el fin de asegurar que el país tuviera siempre en construcción nuevos buques de guerra de primer nivel." Lamentablemente esta ley quedó promulgada, pero dejó de cumplirse al poco tiempo.<sup>5</sup>

## La Primera Guerra Mundial

Previo a la Gran Guerra, junto con haber dispuesto la construcción de buques, la Armada moderniza la organización institucional, se establece el Estado Mayor y se consolida la infraestructura terrestre y de instrucción. Sin embargo, el conflicto mundial afectó seriamente al potenciamiento de nuestro Poder Naval. Los acorazados y los cazatorpederos en construcción fueron incorporados a la Armada Real, mientras que los submarinos, a punto de ser entregados, fueron vendidos por el astillero estadounidense a Canadá.

Todo el plan de modernización fue desbaratado y el país debió operar una marina antigua, tácticamente obsoleta y muy costosa de mantener. La situación mundial impedía el acceso a los habituales proveedores de material naval dado su compromiso bélico. A lo anterior se sumaba la mala condición de las arcas fiscales, que limitaban la operatividad y las dotaciones de los buques a mínimos casi inaceptables.

Pese a todo hubo buenas noticias. En 1917, como compensación al empleo de los buques chilenos, Gran Bretaña cedió a Chile cinco submarinos de la clase "H", de un total de veinte que había ordenado construir en Estados Unidos. Nuestro país adquirió un sexto sumergible y fue así que poco antes que la potencia del norte ingresara a la guerra, la nueva flotilla se incorpora al servicio de la Armada.

Después de la guerra, se adquirieron escampavías, pero la Escuadra aún no se modernizaba. Se debió esperar hasta 1920, cuando el impacto económico de la guerra y las tensiones políticas locales, dejaron de ser relevantes y permitieron readquirir el acorazado "Latorre", tres de los cuatro cazatorpederos originales y un remolcador de alta mar. La Escuadra quedó así compuesta por un grupo de unidades relativamente nuevas y otro de buques tecnológicamente obsoletos.

Las bonanzas económicas nacionales siempre han sido temporales y la naturaleza se encarga de recordarlo. En 1922 un terremoto afectó a la

4. Leyes Publicadas en Chile desde 1810 hasta el 1° junio 1913, Ricardo Anguita, Índice Jeneral, Santiago de Chile, Imprenta, Litografía i Encuadernación BARCELONA. Armada.-Se autoriza la contratación de un empréstito hasta por cuatro millones cuatrocientos ochenta mil libras esterlinas destinado a la compra de buques, a la defensa de las costas i al fomento de los Arsenales Navales, i se dispone que anualmente se consultara en la lei de presupuestos una suma no inferior a cuatrocientas mil libras esterlinas destinada a los mismos objetos.

5. Rodrigo Fuenzalida Bade. Programa de Adquisiciones del Centenario. En La Armada de Chile, desde la Alborada al Sesquicentenario (1813-1968). Cuarta parte (p.1107). Valparaíso: Imprenta de la Armada.

zona de Atacama y Coquimbo, debiendo destinar medios navales a la emergencia y al poco tiempo las finanzas públicas se restringían a niveles de mantener sueldos impagos por varios meses a los empleados públicos y a las Fuerzas Armadas. Pese a ello, la infraestructura terrestre se modernizó de tal forma que en 1924 el "*Latorre*" pudo entrar a carena en el nuevo Dique Seco N° 2, lo que evitaba hacerlo en Panamá.

Afortunadamente en esa época empezaron a fluir préstamos e inversiones de Estados Unidos, en especial en cobre y salitre, lo que puso a niveles competitivos los productos nacionales.<sup>6</sup> De esa época data una de las mayores inversiones en construcciones navales que comprometió la Armada.

Entre 1928 y 1930 se adquirieron tres submarinos oceánicos clase "O", un buque madre de submarinos, dos petroleros y diez unidades auxiliares. También se envía a Gran Bretaña al "*Latorre*" para una modernización total la que incluía el cambio de combustible de carbón a petróleo e instalación de cuatro cañones antiaéreos. En esa misma época, como parte del proceso de renovación y en respuesta a la amenaza constituida por la reciente adquisición peruana de submarinos tipo "R" en Estados Unidos, se ordena la construcción de seis destructores antisubmarinos, los que también poseían capacidades para la guerra de minas. Estos buques si bien eran eficientes, su tamaño reducido los hacía poco aptos para operar en los mares australes.

A comienzos de la década de 1930 la Armada contaba con una flota de dos escuadras de superficie y una numerosa flotilla de submarinos. Aunque no todos eran buques logísticamente compatibles y pertenecían a distintas épocas de diseño y construcción, sin duda constituían una fuerza naval poderosa.

Lamentablemente, la situación política interna, con cambios de gobierno y de constitución, se vio fuertemente afectada por la crisis económica mundial de 1929 que generó la Gran Depresión. Las inversiones extranjeras en el país retiraron sus fondos y los prestamistas exigieron los pagos de la deuda, produciendo un fuerte déficit fiscal y

un nivel de desempleo desconocido y muy grave para la convivencia nacional. La solución fue que el estado interviniera y desarrollara –con muy pocos fondos– iniciativas tendientes a producir nuevas actividades económicas con la esperanza de reactivar la economía.

Al ser una crisis mundial y no visualizarse soluciones fáciles ni de corto plazo, llevaron a que los planes de renovación del poder naval se postergaran o sencillamente se cancelaran. Ello, además trajo descontentos populares que impactaron en la Armada, cuando se intentó rebajar los sueldos del personal como una manera resolver, muy parcialmente, el déficit fiscal. El triste episodio de la Sublevación de la Escuadra, de 1931, originado por una fuerte influencia política, ajena al pensamiento y quehacer institucional, marcaría el devenir de la Armada por muchos años, aunque como toda experiencia amarga, se fortalecerían las acciones para impedir la recurrencia de hechos similares en el futuro.<sup>7</sup>

En 1938 se dicta la Ley N° 6153, conocida como la "Ley de Cruceros", que permitía constituir un fondo para la adquisición de unidades navales, la que con algunas modificaciones posteriores aseguraría durante al menos cinco años los fondos para comprar buques.<sup>8</sup>

## De la Segunda Guerra Mundial a la Guerra Fría

Durante el período previo al estallido de la Segunda Guerra Mundial, las adquisiciones navales se redujeron a un transporte y un buque hidrográfico. Para colmo de males, en 1939 nuevamente un terremoto asoló el sur, en especial la ciudad de Chillán y en septiembre se iniciaba el conflicto en Europa. Chile, inicialmente neutral e impedido de renovar sus buques de combate, por falta de fondos y de ofertas asequibles, poseía una escuadra tan antigua que incluso somete a modernización al Crucero Acorazado "*Chacabuco*", construido en 1902, para mantener una fuerza algo creíble.

Al término del conflicto, existía un exceso de buques de guerra en el mercado, a bajos

6. Sofía Correa Sutil, et al. (2001). Historia del Siglo XX chileno, Balance Paradojal. Santiago: Editorial Sudamericana.

7. Germán Bravo Valdivieso. (2000) La Sublevación de la Escuadra y el período revolucionario 1924-1932. Viña del Mar: Ediciones Altazor.

8. Ley N° 6.159, 18 enero 1938. Ley N° 6.160, 18 enero 1938 y DS N° 1.664, 18 noviembre 1938.

precios; el balance de poder mundial estaba cambiando y Estados Unidos surgía como la potencia de reemplazo de Gran Bretaña en el mundo occidental, mientras la Unión Soviética se alzaba como potencia en el este, dando comienzo a la Guerra Fría.

Entre 1946 y 1947 la Armada adquiere tres corbetas clase Flower junto a tres fragatas en Canadá, a lo cual se sumaron dos transportes de ataque, diez barcas menores de distinto tipo, y tres remolcadores de alta mar en Estados Unidos y el transporte "Angamos" desde Dinamarca.

Estas unidades fueron muy bienvenidas y necesarias, pero la debilidad la constituían las unidades de combate mayores. El acorazado y el crucero estaban alcanzando el límite de su vida útil y su reemplazo se transformó en una necesidad urgente. Sería en 1950, que gracias a la ley de cruceros se logran los fondos para adquirir, en Estados Unidos, dos cruceros ligeros clase Brooklyn, veteranos de la guerra mundial. Estas unidades incorporaban tecnología y avances hasta entonces desconocidos y permitían recuperar en parte el potencial perdido.

En 1956 se dispone la construcción de dos destructores en Gran Bretaña, en consideración que para 1958, se daría de baja de manera paulatina el veterano acorazado "Latorre", la mayoría de los destructores y todos los submarinos. Atrasos en los pagos de las cuotas de adquisición harían que estas unidades arribaran al país recién en 1960 ("Williams") y en 1962 ("Riveros").

En 1958 se promulga la ley N° 13 196, conocida como la "Ley del Cobre", que grababa en un 15% las utilidades de la minería del cobre para financiar la adquisición de material bélico. Esta ley sufriría modificaciones en el tiempo, pero mantendría su esencia de proveer fondos seguros en el tiempo para la renovación del material militar.<sup>9</sup>

Las circunstancias eran bastante adversas cuando, en 1958, detona el incidente del islote Snipe en el canal Beagle que eleva la tensión con Argentina a niveles muy altos. La Escuadra la componían los dos cruceros norteamericanos y dos fragatas antiguas y su nivel operativo estaba

bastante bajo,<sup>10</sup> ya que el crucero "O'Higgins" se encontraba en reparaciones en Estados Unidos y los nuevos destructores todavía estaban en construcción en Europa. Las gestiones diplomáticas y los despliegues de las fuerzas logran controlar la crisis; después de una década de tensiones, se acude al arbitraje para delimitar la zona.

Estados Unidos, a través del Pacto de Ayuda Militar,<sup>11</sup> continuó con la política de transferencia de material militar a muchos países occidentales, y es así que en la década de 1960 Chile recibe dos destructores clase Fletcher y dos submarinos clase Balao y luego cuatro destructores escolta tipo APD, todas unidades que habían sido veteranas de la última guerra. Sin embargo, las unidades de apoyo, como los petroleros se adquirirían en Francia y Dinamarca. En esos días la situación económica, afectada además por el gran terremoto de mayo 1960 que asoló al centro sur del país, era muy difícil y ello impactaba en las FF. AA. restringiendo toda posibilidad de renovación del material.

Se percibía una fuerte desazón ante la falta de dotaciones, obsolescencia o carencia de equipos e infraestructura, además de un fuerte deterioro de los ingresos del personal uniformado. En octubre de 1969 se produjo un movimiento militar en el Ejército, que reclamaba por estas carencias, que tuvo gran impacto en el mundo político y militar. Es probable que ello acelerara los planes de adquisiciones que hacía tiempo había presentado la Armada y a fines del mismo año 1969 se contrata la construcción, en Gran Bretaña de dos fragatas clase Leander y dos submarinos clase Oberon.

En la década siguiente, en plena Guerra Fría, se producirían tensiones internas y externas que nuevamente impactarían en el desarrollo del poder naval. En Chile había asumido el mando un gobierno marxista y las relaciones con Estados Unidos se tensionarían haciendo prever repercusiones negativas en los compromisos de cursos y apoyos logísticos contemplados. A lo anterior se sumó el lamentable abordaje en la mar entre el destructor "Cochrane" y el crucero "Prat", que los dejaría varios meses fuera de servicio y la partida de los destructores clase

9. Ley N° 13.196, 19 noviembre 1958. Modificada por: DL N° 239, 31 diciembre 1973, DL N° 470, 22 mayo 1974, ADL N° 984, 11 abril 1975, DL 1.530, 21 julio 1976, Ley N° 18.445, 7 octubre 1985.

10. Chile & Argentina, dos siglos de desencuentros. Germán Bravo Valdivieso. RIL Editores. 2008

11. Carlos Tromben Corbalán, Sergio Jarpa Gerhard. (1995). La Escuadra Nacional, 175 años. Santiago: Sipimex Limitada.

Almirante a modernización en Gran Bretaña, lo que debilitó bastante a la Escuadra, debiendo incorporar algunos APD al grupo operativo.

Como una manera de compensar esta deficiencia, el gobierno exploró la posibilidad de acceder a armamento soviético, pero los cambios de tipo de material y las dificultades logísticas no lo hicieron recomendable, aunque se aprovechó la oportunidad de adquirir un crucero ligero en Suecia a fines de 1971. Unos años después, las principales fuerzas navales se encontrarían divididas en dos grupos, uno en el Reino Unido y otro en Chile. Había dos destructores en reparaciones, dos fragatas y dos submarinos en construcción en el extranjero, mientras en el país operaban tres cruceros, dos destructores, algunos APD y dos submarinos, la mayoría de ellos bastante antiguos.

A esta debilidad se añadiría la conflictiva situación interna donde el gobierno era muy cuestionado, la economía se deterioraba fuertemente y la convivencia social y política alcanzaba niveles insostenibles. En 1973, se produce un cambio de gobierno y asume el mando la Junta Militar, la que debió destinar fuerzas para apaciguar el país y lidiar con una crítica situación económica, con una enorme deuda externa, hiperinflación y desorden administrativo heredado del gobierno anterior. Se sumó a ello, la crisis del petróleo, cuando a raíz de la guerra del Yom Kipur, en el Medio Oriente, se produjo un embargo que más que duplicó el valor del combustible, afectando aún más a nuestra economía altamente dependiente de esta materia prima. Además, hubo un aumento de las tensiones con Perú, cuyo gobierno de facto iniciaría una amenazadora ofensiva a medida que se acercaba el centenario de la Guerra del Pacífico.

En esos años se recibieron varias barcasas y unidades auxiliares, como también dos destructores clase Allen M. Summer de los Estados Unidos. Pero todo ello se detendría, en 1976, cuando entró en vigor una ley en ese país (Enmienda Kennedy), que impedía a Chile acceder a material militar norteamericano, afectando no sólo la adquisición de buques, sino también, la de partes y repuestos.

La Armada contaba con una cantidad de antiguas unidades estadounidenses, no todas en

buen nivel operativo, además de las dos fragatas Leander, los dos submarinos Oberon y los dos destructores clase Almirante modernizados en Gran Bretaña. Con Perú la tensión se mantuvo alta, aunque estable, pero con Argentina las relaciones iban en un rápido deterioro. Para fines de 1978, ambos países estuvieron a punto de entrar en una guerra, la que se enfrentaba con voluntad y decisión, pero con bastante material antiguo o francamente obsoleto. Si bien el conflicto no se materializó, significó un fuerte gasto de los escasos fondos fiscales disponibles, como también un gran desgaste del material. Poco tiempo después, se comenzarían a dar de baja casi todas las unidades de origen norteamericano.

Se enfrentaba un problema serio. Había que renovar unidades de combate. Las puertas estaban cerradas para cualquier compra en Estados Unidos, las posibilidades en Europa eran limitadas y expuestas a restricciones o reclamos políticos. Existía la posibilidad de acceder a otros proveedores para adquirir material naval, aunque a precios muy altos o no apropiados a nuestras necesidades. Ello llevó a buscar en la industria nacional una serie de proyectos que permitieron actualizar y modernizar algunos de los sistemas de armas y sensores a bordo.

Al llegar la década de 1980, aún antes que detonara el conflicto Anglo-Argentino por las islas Falklands/Malvinas de 1982, se había podido acceder a material británico de segunda mano y si bien la nueva crisis económica que azotó al país obligó a la moderación y prudencia en los gastos fiscales, se compraron cuatro destructores clase County y dos fragatas Leander, además se ordenó la construcción en Alemania de dos submarinos clase 209.<sup>12</sup> También se concreta la adquisición de lanchas misileras israelitas para fortalecer nuestras fuerzas en áreas extremas.

El acceso al mercado de armas se mantuvo muy restringido hasta comienzos de la década siguiente, lo que obligó a modernizar y actualizar los viejos buques en servicio. Pese a lo anterior, se construyeron en el país algunos buques auxiliares, aunque la construcción naval aún era incipiente.

12. *Ibidem.*

## La post Guerra Fría

Al comenzar la década de 1990, se producirían cambios notables en el mundo y en el país. En 1989 caía el Muro de Berlín, que dividía oriente de occidente, y en poco tiempo se desmorona la Unión Soviética y los países del Pacto de Varsovia, dando término a la Guerra Fría y dejando de lado la bipolaridad de potencias que había dominado al mundo. En Chile, el cambio de gobierno previsto en la constitución, va normalizando las relaciones exteriores y paulatinamente permite acceder a proveedores de armas que antes estaban vedados. Se suma a lo anterior que la situación económica, desde hacía más de 10 años, mejoraba de manera sólida y sostenida. En este nuevo escenario se aumentó la cantidad de misileras con unidades alemanas, lo que permitió fortalecer el área norte del país.

Durante este período fue necesario concretar el Proyecto Olimpo, que buscaba modernizar y actualizar las capacidades operativas de las unidades de la Escuadra y alargar al máximo su vida útil mientras se lograba su reemplazo.

Además, se tomó una decisión significativa respecto a los buques menores o auxiliares. Se privilegiaría su construcción en Chile, con diseños especiales que cumplieran las exigencias y requerimientos para operar en aguas nacionales, iniciándose un ambicioso programa que incluyó un transporte, patrulleros oceánicos y de servicio general, un buque científico y una serie de lanchas de policía marítima.

## En el siglo XXI

Afortunadamente, las relaciones con Argentina habían experimentado un paulatino mejoramiento, con medidas de confianza mutua, intercambios de personal y operaciones combinadas, sin embargo, se estimaba que los esfuerzos con Perú no alcanzarían tanto éxito y el nivel de tensiones se mantendría, aunque no a grandes niveles.

En ese escenario, la Política de Estado previó que Chile debía alcanzar algún grado de superioridad estratégica en el Cono Sur de América, a fin de consolidar, libre de amenazas, el decidido desarrollo que se estaba alcanzando.

A fines de la década de 1990, se autoriza la adquisición de dos submarinos clase Scorpene en un consorcio franco-español, su incorporación mejoraría notablemente la potencialidad disuasiva del país a contar de su incorporación el 2005 y 2006.

Sin embargo, persistía el problema de los buques de combate mayores. Estos presentaban una importante obsolescencia logística, tecnológica y táctica y la fecha de término de vida útil la alcanzaban en bloque, pese al esfuerzo modernizador del Proyecto Olimpo.

Se presentó así el Proyecto Tridente, el cual contemplaba la construcción de fragatas en ASMAR Talcahuano e implicaba desarrollar la capacidad de construcción de unidades de combate, con alto grado tecnológico, en dicho astillero. Se avanzaron los estudios e incluso el gobierno asignó fondos para la ingeniería básica. Sin embargo, pese al entorno político favorable, no ocurría lo mismo en el plano económico. A comienzos de la década del 2000 se desató la crisis asiática, la cual golpeó con fuerza a Chile.

Para compensar la falta de unidades mientras se construían las fragatas y la baja de los buques en servicio, se generó lo que se denominó Proyecto Puente.

El Proyecto Tridente, era un diseño al costo y se licitó entre varias casas de diseño y astilleros de diferentes partes del mundo. Simultáneamente se inició la modernización y extensión de la vida útil de las fragatas Leander "*Lynch*" y "*Condell*".

Con el correr del tiempo, quedó claro que el marco financiero que se había dispuesto se excedería en demasía, principalmente por los altos intereses de los créditos requeridos para su financiamiento. En esas circunstancias el gobierno decide aplazar la construcción de nuevas unidades, a fin de mejorar las condiciones financieras del proyecto. Sin embargo, la cantidad de buques a construir fue disminuyendo y muchos de los sistemas de armas y sensores quedaron para una instalación futura. El proyecto comenzó a detenerse y la necesaria renovación de la Escuadra iba alcanzando límites indeseados: Chile no tendría buques de superficie operativos y tácticamente capaces a contar de la primera década del siglo XXI.

Afortunadamente, en 2003 se materializa el Proyecto Puente I, incorporando la Fragata

“Williams” (tipo 22 Batch 2). Considerando que los recursos existentes alcanzaban para la construcción de sólo tres unidades de propósito general y de limitada eficacia debido a las restricciones económicas, se decide cancelar el Proyecto Tridente y activar el Proyecto Puente II. Este proyecto permitía contar casi de inmediato con buques operativos, con estándares OTAN, en condiciones económicas favorables.

A fines 2003, se inicia la transferencia de cuatro unidades de la Armada Holandesa (dos fragatas tipo L antiaéreas, y dos fragatas tipo M multipropósito), que se había explorado como una solución alternativa, en condiciones económicas muy favorables para el país.

Por otro lado, durante las negociaciones con los británicos por el Proyecto Puente I, la Armada Real ofreció transferir algunas unidades más antiguas, pero se estimó poco conveniente por tratarse de unidades obsoletas y se insistió en el interés de buques más modernos. Finalmente, a fines de 2004, se materializa el Proyecto Puente III, con la transferencia de tres fragatas del tipo 23.

Por su parte, las fragatas Leander son transferidas a Ecuador durante los años 2007 y 2008.

A partir de 2005 se alcanza un nivel de modernización sin precedentes en la historia de la Armada de Chile por su magnitud y simultaneidad, además de la vigencia logística, tecnológica y táctica de los buques que se incorporaron, pasando a ser la Armada más moderna de Sudamérica.

Si bien el enfoque de este análisis se centró en las unidades de combate, es conveniente destacar que la Armada no dejó de lado la renovación o potenciamiento de las otras fuerzas. La adquisición de aeronaves de exploración y helicópteros embarcados, vitales para las operaciones en la mar no siempre han podido seguir la velocidad de los cambios, aunque existen los planes y opciones para ello. Se ha optimizado el equipamiento de la Infantería de Marina y ampliado la cantidad y capacidades de las unidades asignadas a la vigilancia y control de litoral.

Mención especial merece la adquisición del LSDH 91 “Sargento Aldea”, en 2011, buque multirol que no sólo potencia la capacidad anfibia, sino que permite apoyar a la comunidad en situaciones humanitarias o de mitigación de desastres.<sup>13</sup>

Como ocurre con frecuencia, la naturaleza periódicamente se encarga de recordarnos la fragilidad del hombre. El 27 febrero 2010, el país fue azotado por un sismo de intensidad 8,8 Richter, el cual no sólo produjo víctimas humanas y daños materiales de consideración, se le sumó además un fuerte maremoto que asoló las costas del centro sur y afectó con especial dureza la Base Naval de Talcahuano y el astillero de ASMAR. La gigantesca tarea de recuperación de la infraestructura y las pérdidas de material operativo requirieron grandes esfuerzos humanos y financieros, los que a la postre permitirán asegurar que las fuerzas navales vuelvan a contar con todo el apoyo técnico, logístico y operativo necesario para asegurar sus capacidades de combate.

## El futuro

Como se mencionó, la tarea de planificar y renovar el material naval no es fácil y muchas veces está más influenciada por las circunstancias, políticas, sociales, económicas e internacionales, que por el frío raciocinio de los estudios técnicos y estratégicos.

Es evidente que se deben definir con antelación las capacidades y potencialidades que el país requiere para proteger sus intereses marítimos y cumplir con los compromisos internacionales adquiridos. Sobre dichas capacidades, se define el tipo de fuerzas que se necesitan y con ello se puede determinar el tipo y cantidad de unidades necesarias. Como sabemos cuando nuestros buques mayores irán completando su vida útil, es posible adelantar y prever los procesos técnicos, financieros y políticos, de modo que se materialicen de manera gradual y oportuna, para así lograr mantener en el tiempo, las capacidades de nuestro Poder Naval.

\*\*\*

13. <http://www.armada.cl/armada/unidades-navales/superficie/buques-multirol/lsdh-91-sargento-aldea/2014-04-16/102111>