

DEL ATF TEKESTA AL AGS YELCHO

Hellmuth Sievers Czischke*

Si bien disponíamos del buque con el cual podíamos realizar nuestras investigaciones oceanográficas, faltaba un detalle, un paso más, que podía parecer trivial, pero que era importante y se refería al cambio de sigla de ATF (Auxiliary Tug Fleet) a AGS (Auxiliary Geophysical Ship).



Con motivo de la programación del Año Geofísico Internacional que se realizó entre julio de 1957 y diciembre de 1958, se consideraron una serie de actividades a realizarse en la Antártica. Al respecto los Estados Unidos de Norteamérica instalaron varias bases en el continente helado. Finalizado el AGI, en 1958, los Estados Unidos decidieron reducir sus bases antárticas traspasando algunas de ellas a otros países.

Así fue como la base Ellsworth Station a orillas del mar de Weddell fue transferida a Argentina, Wilkes Station, en bahía Vincennes, costa Budd, a Australia y algunas facilidades científicas en el mar de Ross a Nueva Zelanda. En cuanto a Chile, el propósito era el de transferir la llamada East Base, ubicada en la costa norte del seno Neny, en la bahía del mismo nombre (latitud 68° 13' S, longitud 66° 57' W) que forma parte de la gran

bahía Margarita. La East Base había sido establecida en la época en que se realizó la United States Antarctic Service Expedition (1939-1941) dirigida por el Almirante Richard E. Byrd. Esta base fue ocupada nuevamente, entre 1947 y 1948, por una expedición privada norteamericana encabezada por Finn Ronne quién la bautizó como Oleona, nombre que no prevaleció.

Problemas de orden internacional, más las dificultades de acceso por las condiciones de hielo normalmente imperantes en la zona, que dificultan llegar hasta la base y por lo tanto su ocupación y, más que nada, la incertidumbre para el relevo de las dotaciones y su abastecimiento anual pesaron, no solo en la decisión de los Estados Unidos si no, que también en el Gobierno de Chile, para desistir de esa transferencia. Debe tenerse en cuenta además que en aquella época nuestro país no contaba con los medios apropiados para operar en zonas tan difíciles.

Por otra parte, existía interés entre nuestras dos naciones de desarrollar un programa de investigación oceanográfica, para lo cual Chile requería de un buque apropiado. Aprovechando también que se estaba preparando el Tratado Antártico, que inicialmente se denominó Cooperación Antártica Internacional, y para el cual necesitaban el apoyo de Chile, nuestros diplomáticos en Washington, encabezados por el Embajador Sr. Walter Müller y el encargado de

* Oceanógrafo, Universidad Católica de Valparaíso. Magíster en Oceanografía. University of California. EE. UU. (opis.sz@gmail.com)

los asuntos antárticos Sr. Manuel Bianchi Pérez de Castro, actuaron en ese sentido.

Es curioso como en ocasiones se producen situaciones o circunstancias especiales o casuales, en las que toca intervenir sin imaginar que puedan ser trascendentes. Y lo que voy a relatar es uno de esos casos.

En agosto de 1959 fui comisionado por la Armada para asistir, junto con el entonces Capitán de Fragata Jorge Paredes Wetzer, quién estaba destinado en la Misión Naval de Chile en Washington D.C., al Primer Congreso Internacional de Oceanografía que se realizó entre el 31 de agosto y el 11 de septiembre de 1959, en el edificio de las Naciones Unidas en Nueva York. Jefe de la Misión Naval era el entonces Capitán de Navío Jorge Swett Madge.

Para coordinar nuestra participación fui enviado unos días antes del comienzo del Congreso a Washington, estaba que también se repitió finalizada esta magna reunión.

En Washington supe, tanto en la Misión Naval como por Sr. Manuel Bianchi Pérez de Castro, que se habían iniciado las gestiones para que se entregara a Chile lo que definieron como una Base Antártica Flotante, es decir, un buque oceanográfico que permitiera a nuestro país efectuar toda clase de investigaciones científicas en la Antártica. Esta proposición había sido bien recibida y aceptada por el gobierno norteamericano.

Si bien las gestiones estaban bastante avanzadas no había acuerdo con el tipo de buque, un Net Tender, que el gobierno norteamericano estaba ofreciendo a Chile. El Comandante Swett estaba muy preocupado ya que la misión de este tipo de nave es la de tender redes frente o a la entrada de los puertos para impedir el ingreso de submarinos enemigos y dificultar posibles incursiones de hombres rana que pudieran atacar tanto a los buques mercantes o de guerra surtos en éstos. Estimaba que un buque de ese tipo estaba lejos de poder cumplir con la misión que como plataforma de investigación oceanográfica se deseaba para Chile y menos para realizar trabajos en aguas antárticas. Se había llegado a una suerte de *impasse* y la situación se veía bastante complicada.

Así fue que aprovechando mi estadía en Washington y haciendo presente que era el Oceanógrafo de la Armada, el Jefe de la Misión Naval solicitó entrevistas en el Departamento de Estado y en la Fundación Nacional de Ciencias para tratar el asunto. Recién me impuse de estas gestiones cuando me pidió que lo acompañara a dichas reuniones.

La entrevista con tres o cuatro funcionarios del Departamento de Estado, a la cual asistimos solamente el Comandante Swett y yo, no fue fácil. Ellos, en defensa de los intereses económicos de su país, tenían tomada su decisión respecto a la entrega de un Net Tender. Como el Comandante Swett ya había presentado sus objeciones en reuniones anteriores y no había logrado un cambio de opinión, me tocó argumentar en contra del tipo de buque que estaban ofreciendo. Si bien en esa época tenía muy poca experiencia al respecto, debo haber sido convincente ya que, aparentemente, con posterioridad a dicha reunión no se tocó más el tema de un Net Tender. En resumen, la argumentación fue que con una nave de dicha categoría no se iba a cumplir el objetivo, ya que ese tipo de buque no serviría para realizar investigaciones oceanográficas en Chile, al no ser apropiado para trabajar en un océano que se caracteriza por las malas condiciones de mar normalmente imperantes y menos todavía en aguas antárticas, por lo que lo rechazábamos. Recuerdo haber sido muy categórico y a la pregunta si esa era la posición definitiva contesté que sí lo era. El Comandante Swett no podría haber contestado en forma tan drástica y definitiva por su calidad de Jefe de la Misión Naval, pero yo sí lo podía hacer ya que estaba actuando como especialista y debo confesar que me sentía bastante cansado de tanta discusión. Con esto terminó la reunión en el Departamento de Estado.

La reunión en la Fundación Nacional de Ciencias (NSF) fue muy distinta, ya que se trataron aspectos relacionados con la adaptación de una nave que sería entregada a Chile para realizar investigación científica, específicamente oceanográfica, en aguas del Pacífico Sudoriental y Antárticas.

Al respecto debemos recordar que en la década del 50, del siglo pasado, prácticamente todos los buques que estaban realizando investigaciones

en ciencias marinas habían sido adaptados, algunos con más éxito que otros. Así pues, en la NSF calculaban que se requeriría por lo menos de un millón de dólares, dependiendo del buque que finalmente se traspasaría a Chile, para adaptar y equiparlo en forma adecuada para cumplir sus funciones y que iniciarían las gestiones para obtener el dinero. El Comandante Swett se mostró escéptico a la salida de la reunión respecto a este punto y, como se verá más adelante, tuvo razón.

El 12 de abril de 1960 se hizo un anuncio oficial, que apareció publicado en la Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores correspondiente a ese año, en que se comunicaba que los Gobiernos de Chile y los Estados Unidos de Norteamérica reafirmaban su intención de proseguir la cooperación del Año Geofísico Internacional (AGI); que Estados Unidos aportaría un buque apropiado para investigación oceanográfica; que Chile asumiría las funciones administrativas y operacionales (bajo un régimen de préstamo inicial, renovable quinquenalmente) y que los científicos de ambos países desarrollarían un programa conjunto de investigación, al cual podrían ser invitados científicos de terceros países sujeto a las capacidades de la nave.

Poco después, se supo que se había descartado definitivamente la entrega de un Net Tender, habiéndose seleccionado en cambio un remolcador de flota, el USS *Tekesta* (ATF 93). Esta noticia fue bastante tranquilizadora y nació la esperanza de que contaríamos con una nave que, si bien estaba lejos del ideal, nos permitiría realizar investigaciones en ciencias marinas en mejores condiciones que con la corbeta *Chipana*. Esta última había sido la plataforma utilizada a principios de 1960, para la ejecución de la Operación Oceanográfica Marchile I.

¿Pero qué pasaba con la adaptación de dicho buque para realizar investigaciones oceanográficas, qué de los laboratorios que se instalarían a bordo y del equipamiento fijo (winche, tangón oceanográfico, ecosonda, instalaciones de laboratorio y demás elementos) requeridos para cumplir con su misión científica? ¿Qué del millón de dólares que como mínimo se estimaba necesario invertir en su reconversión? Nada, absolutamente nada se sabía al respecto.

Lo que ocurrió fue que EE. UU. transfirió, junto al ATF *Tekesta*, un dique flotante y lo lógico era que éste fuera remolcado desde San Diego, California, hasta Talcahuano por dicho remolcador. En esas condiciones no se podían efectuar transformaciones para adaptar al ATF como buque oceanográfico, ya que tendrían que haberle desmontado el winche de remolque para la instalación del laboratorio, como ya se había hecho en buques similares, con lo que perdía su capacidad como remolcador.

El comandante designado para ir a buscar al ATF *Tekesta* a Estados Unidos fue el entonces Capitán de Fragata Custodio Labbé Lippi, quien dijo no saber nada respecto a una posible adaptación del *Tekesta* para realizar trabajos científicos y que su misión era buscar al buque en San Francisco, California, y después pasar a retirar el dique flotante en San Diego para remolcarlo hasta Talcahuano. Estaba claro que una adaptación como buque oceanográfico ya no se haría en Estados Unidos, dada la misión de remolque que se le había asignado.

El alistamiento del dique y su remolque a Chile me fue relatado por el Contraalmirante Roberto Benavente Mercado, que con el grado de Capitán de Corbeta, fue el comandante del dique.

El 12 de marzo de 1960 partieron el Comandante Labbé y el Capitán Benavente a California, EE.UU., con la misión de inspeccionar al *Tekesta* y al dique ARD 2 (Auxiliary Repair Dock) que se encontraban el primero en San Francisco y el segundo en San Diego.

El ATF *Tekesta* fue construido por la compañía Comercial Iron Works en Portland, Oregon, EE.UU. Su construcción se inició el 7 de septiembre de 1942 y fue lanzado al agua el 20 de marzo de 1943. El nombre con que fue bautizado por la señora P.S. Treiber corresponde al de los primeros habitantes conocidos de una región cercana a la actual Miami, en el estado de Florida. Su primer comandante, el Teniente John O. Strickland, asumió el mando el 16 de agosto para iniciar la primera comisión del ATF *Tekesta*, en su calidad de remolcador de flota, el 7 de septiembre de 1943.

Este buque, correspondía a una serie de los más grandes remolcadores de alta mar construidos

para la Marina de los Estados Unidos en esa época. Tenía una eslora total de 62,5m (205 pies), manga máxima 11,8m (38 pies, 6 pulgadas), calado máximo de 5,2m (17 pies) y desplazamiento con carga total de 1506 toneladas. La velocidad de diseño era de 16 nudos.

Con fecha 14 de junio de 1950, después de haber cumplido gran cantidad de misiones, tanto de guerra como de paz en el Pacífico, fue destinado a la Flota de Reserva del Pacífico con asiento en San Diego, California. Casi ocho años más tarde, el 24 de enero de 1958, el ATF *Tekesta* fue puesto nuevamente en servicio para cumplir misiones de remolque a lo largo de la costa occidental de los Estados Unidos, con puerto base tanto en San Francisco como en San Diego.

El ARD 2 era nuevo y si bien había sido construido casi a finales de la Segunda Guerra Mundial, no había sido usado y algunos de sus implementos habían sido retirados para ser instalados como piezas de repuesto en otros diques. Esto introducía un factor no considerado previamente ya que era necesario reponer las piezas y maquinarias y demás equipamiento que se habían retirado para dejarlo nuevamente apto para cumplir sus funciones. En consideración a esta situación fue que el Comandante Labbé decidió designar como comandante del dique al Capitán Benavente para que se hiciera cargo de esta tarea.

Parte del equipamiento del dique fue proporcionado por la Marina de EE.UU. y otra tuvo que ser adquirida y pagada por nuestra Armada.

El 12 de mayo de 1960 se efectuó el traspaso del dique flotante ARD 2 a la Armada de Chile en San Diego, California.

Pocos días después, el 16 de mayo se realizó en la Estación Naval de Treasure Island, San Francisco, California, la ceremonia de traspaso del USS *Tekesta*, ahora ATF *Yelcho*, a la Armada de Chile. La ceremonia fue presidida por el Rear Admiral George L. Russell USN, Jefe del Décimo Segundo Distrito Naval de la Marina de EE.UU. y por el Contralmirante Hernán Searle, Jefe de

la Misión Naval de Chile en Washington, DC. Finalizados los discursos de rigor, durante los cuales se hizo mención que llevaba el nombre de *Yelcho* en honor y recuerdo del rescate, en 1916, de los miembros de la expedición científica de Sir Ernest Shackleton desde isla Elefante, fue firmada la documentación de traspaso, se arrió la bandera norteamericana y la dotación chilena marchó a bordo para tomar posesión del ATF *Yelcho*. Bajo los sones de la himno nacional se procedió a izar el pabellón nacional, honor que le correspondió al Subteniente Jorge Espinosa Espinosa, y a establecer la primera guardia con personal de la Armada de Chile.



■ Izamiento pabellón nacional (16 de mayo de 1960) en San Francisco, California.

La ceremonia de traspaso finalizó con la bendición impartida por el Capellán Católico de la Base Teniente Joseph Bosca.

Esta primera dotación estaba formada por cinco oficiales incluyendo a su comandante capitán de fragata Custodio Labbé Lippi, segundo comandante Teniente 2° Hernán Cubillos Sallato, Teniente 2° Mariano Sepúlveda Matus, Teniente 2° (Ing.) Guillermo Bofill de Caso y ST Jorge Espinosa Espinosa y 52 Gente de Mar.

El ATF *Yelcho* zarpó desde Treasure Island el 23 de mayo en dirección a San Diego, donde arribó el día 25 para iniciar la fase final de alistamiento y preparar el largo viaje a Chile. Pero el convoy, que zarpó desde San Diego el 20 de junio no lo hizo en dirección a Chile, como podría haberse pensado, en cambio navegó hacia el norte, a Seal Beach,

puerto ubicado en la zona de Los Ángeles. Allí se embarcó toda la ayuda que se había recolectado para los damnificados por los violentos terremotos del 21 y 22 de mayo y tsunami de ese domingo 22, además de repuestos y suministros para la Armada. Esa corta navegación sirvió también para ganar experiencia en la maniobra de remolque y comprobar las condiciones de navegabilidad del buque y dique.

El zarpe definitivo se inició a las 09.00 horas del 30 de junio de 1960.

El día 8 de julio, navegando al norte de Acapulco, en las proximidades de las islas Revillagigedo, México, el convoy fue sorprendido por violentas turbonadas tropicales con vientos del SE fuerza 10-11 (escala Beaufort). La navegación se hizo bastante difícil por el viento y el fuerte oleaje, siendo en este caso el *Yelcho* arrastrado por el dique. Benavente, revisando sus apuntes, indicó que la velocidad era nula, el dique no gobernaba y se golpeaba fuertemente: "el dique resiste bien pero hay que estar achicando". El *Yelcho*, a su vez, con escoras de hasta 48° demostró sus excelentes condiciones marineras, las que pudimos comprobar una y otra vez durante los años en que estuvo en servicio, particularmente mientras realizábamos los cruceros oceanográficos y las frecuentes navegaciones en el paso Drake.

Al día siguiente amainó el temporal, que fue bien resistido por ambas embarcaciones y se pudo reanudar la navegación en forma más normal. El 12 y nuevamente el 14 se produjeron fallas eléctricas en el tablero de control del *Yelcho* que, si bien fueron reparadas rápidamente, pusieron por un momento en peligro de abordaje a los buques debido al viento reinante y al peso de la cadena y alambre de remolque.

Otro problema que se presentó durante esta etapa de la navegación, fue una falla en el sistema de los enfriadores de aceite de los motores. Como estos debían ser cambiados el convoy enfiló rumbo a Panamá, recalando en Balboa el miércoles 20 de julio. La estadía se prolongó hasta el 8 de agosto, ya que también fueron revisadas las bombas de achique. La estadía en Panamá sirvió también para embarcar mucha ayuda que se había recolectado para los damnificados del terremoto y tsunami.

Al poco navegar fue necesario regresar a Balboa por falla en los generadores del *Yelcho*, las que una vez reparadas, permitieron el zarpe definitivo rumbo a Chile el 10 de agosto. Según Benavente, la navegación fue bastante buena, con algunos temporales menores, desarrollándose a una velocidad promedio de 6,3 nudos.

El convoy recaló en Valparaíso el 28 de agosto, causando gran expectación y alegría. Se había cumplido con éxito la misión y sólo faltaba la etapa final de la tarea: entregar el dique en Talcahuano, lo se cumplió sin problemas el 7 de septiembre de 1960, entrando a dicho puerto en medio de una densa neblina.

El ATF *Yelcho* había llegado a Chile como remolcador de flota, pero no como el buque científico que se suponía, que era la misión y la razón de haber sido transferido a nuestro país. ¿Cómo íbamos a usarlo para trabajos oceanográficos si no contaba con ningún elemento para ello? Tras analizar el problema que se había presentado, el Jefe del Departamento de Navegación e Hidrografía, en ese entonces Capitán de Navío Guillermo Barros González, solicitó un pronunciamiento oficial respecto a la misión que se le asignaría al ATF *Yelcho*.

Fue el propio Comandante en Jefe de la Armada de la época, Vicealmirante Hernán Cubillos Leiva, quién fijó claramente las misiones que debería cumplir el *Yelcho* y emitió las instrucciones pertinentes. Estas indicaban que el buque debía ser adaptado para cumplir tareas de investigación oceanográficas, sin perder sus condiciones de remolcador de flota. Al mismo tiempo dispuso la formación de una comisión que debía proponer las adaptaciones a que debería someterse el buque para que pudiera cumplir sus tareas científicas.

Bastó solamente una reunión de esta comisión, presidida por el Capitán de Navío Arturo Ricke Schwerter, para solucionar la situación planteada por el Almirante Cubillos. Durante la sesión se analizó y acordó, en lo esencial, que se instalarían en la cubierta 01 un par de casetas de "quita y pon" que funcionarían como laboratorios, uno seco y el otro húmedo instalándose, en este último, el winche oceanográfico con su respectivo tangón. Como es de comprender, si bien se había ganado una primera batalla, el que las casetas fueran de quita y pon era extremadamente preocupante.

Me imaginaba las dificultades de la maniobra que habría que realizar cada vez que programáramos un crucero oceanográfico, que no podríamos tener ninguna instalación fija y una serie de otras complicaciones. Solicité respetuosamente que se reconsiderara la decisión. Ya se había decidido así y... punto. Al retirarnos de la sala se me acercó uno de los ingenieros navales presentes, el Comandante Arturo Bahamonde Calderón, quién poniéndome la mano sobre el hombro me dijo en voz baja: "ya consiguió lo que quería y no se preocupe, esto se puede arreglar". Y, así fue.

Durante 1961 se efectuaron los trabajos de adaptación en ASMAR en Talcahuano. Para suerte de todos nosotros que participamos en cruceros oceanográficos con el *Yelcho* y por qué no decirlo, de la Armada y del país, tocó que el arquitecto naval a quién se le encomendó el trabajo fuera el entonces Capitán de Corbeta Carlos Quiñones López. Con gran dedicación, comprendiendo cabalmente los requerimientos de un trabajo oceanográfico y ajustándose al mismo tiempo a lo dispuesto por el Almirante Cubillos de no perder la capacidad de remolcador, propuso un inteligente diseño que cumplió ambos objetivos. Este consideró la ampliación hacia el costado y hacia popa de la cubierta 01 o cubierta de botes para construir sobre ella un par de casetas, una a cada banda, que servirían de laboratorios. Estaban dispuestas de tal forma que no interferirían con posibles maniobras de salvataje que eventualmente sería necesario realizar.

El trabajo fue totalmente financiado por la Armada y se completó poco antes que el AGS *Yelcho* iniciara su segunda comisión a la Antártica. Cada laboratorio quedó provisto de agua dulce, caliente y fría, con un estanque de reserva y agua salada en el de estribor. A este se le llamó laboratorio húmedo y en su interior se instaló el winche oceanográfico y tangón, los calzos para las botellas Nansen y para los frascos de toma de muestras de agua a los que se agregaban reactivos químicos, etc.

Disponer del winche dentro del laboratorio presentó la ventaja de poder trabajar bajo techo, algo muy conveniente, especialmente en aguas antárticas. A pesar de ello el laboratorio era

muy helado pues al estar abierto hacia el mar, para acceder a la plataforma exterior a colocar y recuperar las botellas Nansen y demás equipos operados con el winche, entraba mucho viento. Esto último no se podía evitar, ya que para realizar las observaciones el buque tenía que estar amurado al viento por estribor, para mantener alejado el alambre oceanográfico del casco.

El laboratorio de babor o laboratorio seco, permitía hacer los análisis químicos, instalar algún instrumento electrónico de medición y efectuar cálculos.

En general el espacio de los laboratorios era bastante reducido, y a pesar que constituían un importante factor limitante para efectuar trabajos científicos, las dificultades fueron superadas con entusiasmo y buena voluntad.

Si bien disponíamos del buque con el cual podíamos realizar nuestras investigaciones oceanográficas, faltaba un detalle, un paso más, que podía parecer trivial, pero que era importante y se refería al cambio de sigla de ATF (Auxiliary Tug Fleet) a AGS (Auxiliary Geophysical Ship).

¿Por qué estimaba que esto era necesario? Me motivaban dos cosas.

La primera era psicológica. Era necesario cambiar la sigla para ir creando en la Armada y a nivel nacional la conciencia que la misión del *Yelcho* no era la de un remolcador o escampavía, sino que sus funciones eran las de efectuar trabajos científicos. No fue fácil, como se comprenderá, pero se logró y el paso del tiempo me dio la razón de la oportunidad del cambio. ¿Quién recuerda ahora que el *Yelcho* alguna vez había llevado la sigla de ATF como el *Janequeo* y el *Aldea*?

La segunda era una forma de dar a conocer la oceanografía, principalmente lo referido a los aspectos físicos y químicos. En aquel tiempo eran muy pocas las personas que, aunque ahora parezca extraño, habían siquiera escuchado la palabra oceanografía y menos aún tenían una idea de las ciencias que abarcaba. Así pues, cuando preguntaban sobre el significado de esa denominación nos daban la oportunidad de explicar en que consistía el trabajo de investigación oceanográfica, para el cual había sido adaptado el buque y la importancia que ésta tenía para Chile.

* * *