

EL GRAN DESAFÍO DE INCORPORAR DOS DESTRUCTORES A LA ARMADA

Primer lugar categoría Ensayos Profesionales del concurso de ensayos
"Bicentenario de la Armada de Chile"

Onofre Torres Colvin*

Resumen

El ensayo describe en forma, coloquial y anecdótica, el enorme esfuerzo que llevó a cabo una pequeña dotación mixta compuesta por personal de la Armada y profesionales de ASMAR para reparar y traer a Chile, dos destructores comprados a la USN, en un contexto de extrema escasez de recursos y de falta de información técnica del estado del material que recibían, ya que no hubo entrega de cargos.

Valora el espíritu que le imprime la primera dotación al buque y destaca la capacidad de los tripulantes para trabajar en equipo e integrarse al astillero y a la ciudad de Chester.

Palabras clave: DD Portales, DD Zenteno, Allen Sumner.

A contar de la caída del gobierno de Salvador Allende, el gobierno de Velasco Alvarado, en Perú, redobló sus esfuerzos en sus objetivos frente a Chile reivindicando los territorios perdidos en la guerra de 1879, para cuyos efectos firmó un convenio con la Unión Soviética e inició el mayor rearme de la historia de Sudamérica.

La Armada de Chile se estaba preparando para el inminente conflicto y en ese contexto, a comienzos de año 1974, adquirió en EE. UU. dos destructores de la clase Allen Sumner, el DD 697 *Charles S. Sperry* bautizado como DD 16 *Ministro Zenteno* y el DD 779 *Douglas H. Fox* bautizado como DD 17 *Ministro Portales*. Por lo anterior, recibí una orden de trasbordo a la Misión Naval de Chile en Washington, para formar parte de la primera dotación del DD 16 *Ministro Zenteno*.

Después del gobierno de Allende, la situación financiera del país era muy pobre, por lo que la idea general era reparar y dotar a las unidades con lo justo y necesario para navegar con seguridad hacia Chile, donde se completaría su alistamiento.

La Dirección General del Personal dotó a los buques con la mitad de la dotación y la mitad de los especialistas. Gran parte de esta dotación la componían personal de los servicios de ASMAR, llamados coloquialmente "compañeritos," los que nunca habían sido trasbordados a un buque de combate, nunca habían salido al extranjero ni menos hablaban inglés.

Los especialistas, para efectos técnicos, se compartían entre los dos buques. Por ejemplo, yo como especialista en telecomunicaciones del DD *Zenteno*, lo era para efectos técnicos para ambos destructores y el especialista en navegación del DD *Portales* igual lo era para los dos destructores. Lo mismo sucedía con otras especialidades.

Los buques habían sido dados de baja de la lista de la *United State Navy* (USN), a fines de 1973 y, desprovistos de dotación, habían sido amarrados en un muelle en la base naval de Filadelfia. Como los buques iban a ser transferidos a muy bajo costo a la Armada de Chile, *as it is*, y considerando que había una suerte de facilidades

* Vicealmirante. Magíster en Ciencias Navales y Marítimas. (onofreircardotorres@gmail.com).



■ Los DD *Ministro Zenteno* y *DD Ministro Portales*.

para retirar lo que se consideraba de valor, era importante recibirlos a la brevedad.

El 2 de enero de 1974, después de completar todos los trámites de rigor, tomamos un avión chárter LAN Boeing 707 con destino a EE.UU.

Finalmente llegamos al acceso de la base naval de Filadelfia. Era pleno invierno y estaba todo nevado. A la entrada de la base, la USN colocó un letrero que decía "*Welcome Chilean Navy*" lo que nos levanto el ánimo después de tan demoledor viaje.

Primer contacto con los buques

Poco nos duró el buen ánimo, ya que encontramos los dos buques atracados en el último muelle de la base, conocido como el muelle de la basura. Los buques estaban apagados sin vapor, agua ni poder eléctrico.

La orden para esa noche fue ingresar a los buques, ubicar una litera y dormir vestidos, ya que la temperatura bordeaba los cero grados y no había calefacción.

Así entramos, alumbrándonos con encendedores y recorriendo los pasillos de un buque desconocido, hasta encontrar donde descansar.

Al día siguiente reconocimos los buques y formamos en la cubierta de vuelo del buque que le correspondía a cada uno. Estábamos pasando lista cuando se acerca un sargento de la USN con varias cajas de zapatos conteniendo llaves y nos dijo: "Yo conozco Chile porque participé en el ejercicio combinado UNITAS y me dio pena ver como se estaba desmantelando estos buques así que guarde lo que pude con llave y aquí les entrego las llaves. Los instrumentos electrónicos los guardé en el hangar y las herramientas en algunos espacios que podían cerrarse con llave."

Después de agradecerle su gestión, distribuimos las llaves entre la dotación y se les dio la orden de probarlas y dejarlas puestas donde funcionaran.

Los comandantes capitán de navío Francisco Johow Heins, del DD *Zenteno* y capitán de navío Rolando García Le Blanc, del DD *Portales*, fueron a presentarse al jefe de la base y a solicitar que conectaran vapor, poder eléctrico y otros servicios de puerto; lo que éste aceptó, previo depósito de una garantía en dólares a la cuenta corriente de la base.

Mientras estuvimos en la base pudimos comer en los casinos, pagando cada uno su consumo, lo que era relativamente barato.

Transferencia del buque

El 8 de enero de 1974, con los buques ya pintados con sus marcas nacionales y a las 10:00 horas, se efectuó la transferencia de las unidades al Gobierno de Chile. Entregó los buques el contraalmirante USN Coleman y los recibió el vicealmirante Luis Eberhard Escobar, este último compañero de curso de mi padre.

Y comenzaron los trabajos. Las direcciones técnicas nos pedían que confeccionáramos la lista de defectos, el inventario, la lista de repuestos existentes a bordo como también las listas de los repuestos que fueran necesario comprar. Todo eso para el día siguiente.

Las dificultades para cumplir lo anterior eran obvias. No se conocían estos buques y nadie nos entregó un cargo, por lo tanto, no podíamos saber el estado final de los equipos. Al no poder navegar, algunos equipos no se podían probar.

Pero lo primero era pintar, limpiar e instalar el estilo Armada de Chile. Al poco tiempo los buques se transformaron, como se aprecia en la fotografía 1.

Entramos en el círculo virtuoso del proceso de recuperación del buque. Descubríamos un equipo, investigábamos a qué cargo pertenecía, lo marcábamos con una cinta adhesiva de color y un número, lo agregábamos al inventario, buscábamos su manual, aprendíamos su uso, lo probábamos y resolvíamos si repararlo a bordo, mandarlo al astillero, darlo de baja o dejarlo como estaba sin hacerle nada.

Uno de los equipos que dejé en la categoría de no inventariarlo ni hacerle nada, fue el equipo de navegación LORAN. Como no teníamos estaciones transmisoras en la costa de Chile, era un equipo inútil. Decidí dejarlo tal como estaba y mantener las cartas LORAN a bordo sin actualizar.

El segundo comandante, capitán de corbeta Walter Roers, pasaba rondas por el buque y cuando encontraba equipos sin la marca de color amonestaba a los oficiales de cargo. En el pasillo de entrada a la cámara de oficiales había un enorme

alternador conversor de 60 ciclos a 400 ciclos y 10 KW de potencia, cada vez que entraba a la cámara amonestaba al oficial electricista por no haberlo marcado e inventariado. Pasó un tiempo y el ya clasificado “maldito alternador” no pertenecía al cargo de electricidad ni de armamento. El artillero puso en servicio y operó todo su armamento con el alternador detenido. También yo encendí todos los equipos de navegación y telecomunicaciones con el alternador detenido y todo funcionaba.

El segundo tomó este asunto como un tema de incumplimiento de sus órdenes. La cosa estaba tomando un aspecto complicado, que afectaba la vida de cámara.

Por lo anterior investigué a fondo si había algún equipo nuevo en la CIC que se alimentara con esa frecuencia, y descubrí un motorcito del tamaño de una caja de fósforo en la mesa automática de ploteo NC.2 que usaba ese poder eléctrico. Fui a poner la cara frente al segundo, reconociendo que finalmente yo era el dueño del “maldito conversor” y que ya estaba inventariado en el cargo CIC.

Durante las conversaciones con los oficiales de la base, se supo que había otros destructores de la misma clase y que estaban recién recuperados, con sus calderas retubadas y con mejores radares. También habían sido dados de baja. Los comandantes hicieron gestiones para tratar de cambiar los buques por esos recién recuperados, pero no resultó. La explicación era que los astilleros norteamericanos estaban con poca carga de trabajo y que le habían pedido a la USN que entregara buques que requirieran reparación en EE. UU. para zarpar.

Caminando por el molo, miré el buque y tuve un sentimiento de que el espíritu del buque estaba vivo y que reprochaba que lo hubiéramos tratado de cambiar por estar viejo y a mal traer. Que el buque esperaba servir a mi marina. A lo mejor el buque tiene algo de alma y comunica su pesar. Decidí conocer el historial del buque.

La historia de este viejo destructor es interesante. Perteneció a la clase *Allen Sumner*, fue construido en el astillero *Federal Shipbuilding and Drydock Kearny, New Jersey*, ingresando al servicio de la Armada Norteamericana el 17 de mayo de 1944, con el nombre de DD 697 *Charles S. Sperry*.

Una vez dotado y en plena guerra, pasó de inmediato a integrar la 3a flota del almirante



■ VA Luis Eberhard Escobar recibe los buques en nombre de la Armada.

Halsey, con participación activa en las campañas de Formosa, Iwo Jima, Luzon y Okinawa, durante las cuales logró derribar numerosos aviones japoneses.

En la guerra de Corea participó en forma destacada en las operaciones de Wonson y Songjin, apoyando a los infantes en tierra disparando cerca de 8.000 granadas, recibiendo desde tierra una granada de 6 pulgadas que le causó daños de consideración y tuvo que ir a reparaciones.

En 1965 el *Sperry* fue enviado nuevamente a combatir, esta vez en la guerra de Vietnam. Le correspondió dar fuego de apoyo naval, ser buque escolta y rescate del portaviones nuclear *Enterprise* y buque defensa de puerto de *Danang*.

Hicimos las paces. Era un viejo y cansado veterano de tres guerras y merecía todo mi aprecio, esfuerzo y cariño.

En reunión con la dotación les comenté la historia del buque; espontáneamente todos manifestaron su mejor voluntad para trabajar horas extraordinarias para recuperar el buque lo antes posible. Comenzamos a cuidarlo y quererlo como nuestro hogar y mejor amigo.

Competencia en el retubado de calderas

Se suponía que era necesario retubar un par de calderas, pero luego de una inspección se encontraron las cuatro en mal estado, por

lo que se resolvió retubar dos calderas en un astillero local y las otras dos con los compañeritos de ASMAR de dotación.

Se contrató los servicios del astillero *Sun Ship-Building*, ubicado en Chester, Pennsylvania, siendo el buque remolcado desde la base naval al astillero. Cuando el buque pasó al astillero, se nos acabó la escala larga, y como las cocinas no estaban utilizables aún, nos tuvimos que batir a punta de sándwich casi plásticos y una pinta de leche

que se podía financiar con el valor ración armada de la época.

Una vez habilitadas las cocinas se pasó al menú Marina de Chile, con empanadas los días jueves, que causaron furor entre los trabajadores del astillero y que sirvieron de moneda de cambio para conseguir algunos trabajitos extra.

El personal del astillero no creía que los compañeritos podían retubar dos calderas, por lo que se acordó establecer una sana competencia en quien terminaba el trabajo antes y con menos filtraciones en las pruebas. Las tecnologías eran totalmente distintas y se mantuvieron en secreto.

ASMAR ganó la competencia al terminar antes y tener menos filtraciones.

Atraso en las reparaciones

Pese a que se trabajaba más de diez horas diarias, se evidenció que con el trabajo en las calderas el buque no alcanzaría a estar listo en junio, por lo que se postergó en tres meses la fecha de término de reparaciones. Con el alargue de la estadía, algunos oficiales, entre los que me incluyo, invitaron a sus señoras a acompañarlos en Chester.

El reto de traer un automóvil

Con la extensión de la estadía se pudo acceder a la autorización para internar un auto al país.

Esta información fue una muy buena noticia, que venía a premiar el esfuerzo realizado.

Cuando todos los tripulantes ya habían comprado un autito, se vuelve a producir un atraso en las reparaciones y al recibir un nuevo sueldo todos podían acceder a un auto un poquito mejor.

En el Estado de Pennsylvania el notario no entendía por qué todos los meses llegaban cerca de 250 marinos a revenderse los autos entre sí.

En mi caso particular, cuando llegué a la base le compré a un oficial norteamericano, en 100 dólares, un chevrolet impala 1968, que estaba tan viejo que consumía más aceite que bencina.

Cuando llegó la información que nos autorizaban a llevar un auto, me compré un auto Dodge 1974 y traté de vender el viejo. Como nadie lo quería comprar, lo presté al buque como auto de comisiones. Me olvidé del auto. Las llaves estaban colgando en el portalón.

A medida que se acercaba la fecha del zarpe, se logró un flete barato con la Compañía Sudamericana de Vapores, pero ésta indicó que todos los automóviles deberían estar en cierta fecha en el muelle de Filadelfia, lo que implicó la necesidad de enseñarle a manejar a gran parte del personal.

Cuando todos estaban listos con su carnet de conducir, se preparó la operación para llevar estos 250 autos al muelle. Se crearon grupos de 10 autos, con un oficial a cargo como guía, identificando al grupo con banderolas de colores. Cada conductor era acompañado por un navegante, con planos de la ruta y con claras indicaciones de seguir al guía y no pasarse del *exit* correspondiente. En caso de perderse, había instrucciones para informar al teléfono del buque dónde estaban perdidos.

El día del traslado se inició el movimiento muy temprano, sólo el 70% llegó al puerto, el resto salió por otros *exit* y hubo que irlos a buscar. Los llamados al buque eran hasta chistosos, ya que uno decía que veía los rascacielos de *Nueva York* y otros que estaban en la esquina de *One Way* con *No Parking*.

Una vez que todos los autos estaban estacionados en el muelle, una autoridad portuaria sacaba fotos y comentaba que era la primera vez que se exportaban tantos autos chatarras al extranjero.

La dotación y los ciudadanos de Chester

La interacción de un grupo de chilenos con los ciudadanos de Chester durante cerca de once meses, produjo cambios culturales en ambas partes. Para muchos tripulantes fue primera vez que tomaban un avión, casi todos aprendieron algo de Inglés, todos aprendieron a manejar y conocieron *Nueva York* y las cataratas del Niágara.

El fútbol produjo un gran impacto en la ciudad de Chester. Todo parte con las primeras pichangas en los estacionamientos del astillero. Bastaban cuatro montones de ropa para marcar los arcos y buena voluntad. A la semana aparecieron unos arcos reglamentarios construidos con los tubos viejos de las calderas en reparación.

Un día un fanático futbolista, aburrido de jugar en asfalto, tomó la pelota bajo el brazo y caminó cuatro cuadras hacia la ciudad de Chester en busca de una cancha de pasto. No encontró ninguna, pero en su camino de regreso y cerca del astillero observó una fábrica de papel, *Kimberly Clark Inc-Chester Papermill*, que poseía un lindo antejardín con pasto del tamaño de una cancha de fútbol. Se acercó a la guardia y trató con gestos de hacerle entender que quería lograr permiso para jugar fútbol en el pasto. Logró que el guardia lo dejara pasar para hablar con alguna autoridad que, finalmente le dio permiso.

La evolución del permiso para jugar fútbol en el pasto fue muy positiva, ya que al día siguiente llegaron los arcos y quedaron permanentemente instalados. Luego se marcó la cancha.

El gerente de la papelera, orgulloso de estar apoyando el nuevo deporte en la ciudad, ordena construir unas pequeñas graderías y ya tenemos una cancha de fútbol y varios equipos jugando. En el diario local aparecen artículos sobre este nuevo deporte introducido por las dotaciones de unos buques chilenos en reparaciones en el astillero de la ciudad.

Los contactos se produjeron también en un pequeño restaurante a la salida del astillero, donde también, con gestos y dibujos, le pidieron al propietario que mejorara su hot dog agregándole aguacate a su menú, transformándolo en "completo"; luego creará un churrasco palta tomate en pan francés, el que

acompañado con una cerveza paso a llamarse *chilean submarine*.

El frecuente contacto con esta pequeña ciudad produjo muchos amigos, como también algunos enamoramientos que terminaron en pololeos más formales.

En la búsqueda de repuestos

El listado de repuestos almacenados en el buque, el *allowance* tenía un volumen como de 20 guías telefónicas. El trabajo de decidir qué repuestos comprar para llevar a Chile, considerando la falta de especialistas, el desconocimiento del buque, el escaso margen presupuestario y el poco tiempo disponible, era un gran desafío.

Pese a lo anterior, el trabajo se enfrentó en tan buena forma, que se logró altos niveles de acopio. Estos buques se fueron tan llenos de repuestos, que hubo que habilitar algunos espacios vacíos (void) para almacenar equipos y repuestos.

Un día festivo, estábamos en el puente del buque atracado en el Astillero y vimos que venía por el muelle un camión del centro de abastecimiento con un gran carretel; lo acompañaba una grúa.

Nos preguntamos ¿Cuál será el buque que pidió tremendo repuesto? Nos contestamos con la mirada cuando la caravana se detiene al costado. Ahora la pregunta era del segundo, un tanto alterado: ¿Quién era el idiota que pidió esa cosa?

Que había pasado. Un oficial detectó en el *allowance* un extraño cable y con existencia cero. Lo compró. Resulta que era el cable para el sonar remolcado.

El personal del centro de abastecimiento quería descargar el cable en toldilla para regresar a la base. Después de convencerlos que era un error, se lo llevaron de vuelta. Este fue un gran, gran, chascarro.

También es de justicia reconocer a un capitán submarinista USN, Mitch Mathius, conocido del 2º comandante, que nos invitó varias veces a su casa y sobre todo, nos dio la posibilidad de acceder, con un estricto control, a otros buques en reserva para sacar equipos y repuestos.

Este oficial estaba a cargo de la flota en reserva, la que cuidaba a lo menos diez destructores de la

clase Sumner. Con él se obtuvo la facilidad de ir a los buques gemelos que estaban en reserva, pero en proceso de venta, para desguace y sacar equipos, partes o repuestos en buen estado dejando los fallados del buque propio en el mismo lugar.

Un día el sargento navegante me dijo que en un buque gemelo había un sistema hidráulico para bajar e izar la espada de la corredera y que quería cambiarlo por el nuestro, del DD *Zenteno*, que era manual con manivela. El riesgo era grande, ya que durante el cambio, si no cerraba bien la válvula de casco, podíamos dejar una vía de agua en el buque en reserva. Hicimos el cambio a oscuras con linternas y mucha suerte.

También nos trajimos algunas cosas no tan importantes pero cómodas, como un sillón para el peluquero y algunos muebles y alfombras. Al final eran tantos los equipos a cambiar que arrendamos un camión Herz que hizo varios viajes para traer las cosas.

El último día, en un coctel, el capitán de corbeta USN nos devolvió las guías, regalando el material sin costo; gran y caluroso aplauso.

Prueba de máquinas

Llegó el día de la prueba de máquinas. La gente del astillero tenía temor de embarcarse para acompañarnos en las pruebas.

Zarpamos, navegamos el río Delaware y salimos al océano, hicimos todas las pruebas que estaban programadas con buenos resultados. Fue una alegría enorme ese día de pruebas, se sentía como que el buque volvía a revivir. Era un excelente destructor, muy marineroy potente. Dimos una alta velocidad.

Un día de septiembre, zarpó a Chile el DD *Portales*. Ese buque estaba en mejores condiciones y terminó antes sus reparaciones. Nos quedamos solos y ya con ganas de volver al país.

El zarpe a Chile

Con el zarpe del DD *Portales* me di cuenta que estaba solo como navegante, y que ahora era mi responsabilidad navegar a Chile. Comencé a repasar la navegación astronómica, a preparar las cartas y ver el tema del cruce del Canal de Panamá.



■ Embajador de Chile en Estados Unidos, general de aviación (R) Walter Heitmann, es recibido a bordo del DD *Ministro Zenteno*.

Un día cargamos munición y combustible. Allí se hizo famoso nuestro Ingeniero de cargo, cuando a pesar de todas las advertencias y recomendaciones, se le rebalsó un estanque y el buque quedó rodeado de una inmensa mancha de petróleo negro. Derrame en las prístinas aguas de un río y en medio de una faena de munición. Los americanos no tardaron en rodear y controlar la mancha.

Llegó el día del zarpe a Chile. Fue un 22 de octubre de 1974. Fue muy emocionante ver a la gente de Chester venir a despedirnos, los niños con sus camisetas de fútbol, las novias, los obreros del astillero, el dueño del restaurante de la esquina, etc.

Estábamos por soltar las espías cuando me recuerdan el tema del auto de comisiones. Pido la llave y me voy a la borda y le pregunto a los obreros del astillero ¿Alguien quiere de regalo ese autito? Apuntando al Chevrolet. Por atrás alguien levanta la mano y le tiré la llave. Espero que el auto no tenga un accidente y yo, como dueño, figure como responsable.

Años después quise viajar a EE.UU y pedí la correspondiente visa y me la negaron. ¡Diablos!, me acordé del autito. Pregunté por qué no me daban visa y la respuesta fue: Porque usted figura como ilegal en EE. UU. Ingresó en avión el 2 de Enero de 1974 y no ha salido de EE.

UU. No sólo yo estaba en esa situación, era todo el buque. Otro chascarro.

Después de dejar al práctico, a la salida del río Delaware, ingresamos al Atlántico y apuntamos hacia Cuba. El tiempo era bueno pero estaba nublado. Después de navegar cuatro días por estima a causa de estar cubierto, decidí encender el Loran, ese equipo al cual no le di boleto y ni siquiera le saqué el polvo acumulado. Estudié el manual. Funcionaba. Saqué una carta y me situé. Daba muy cerca de

la estima. Debe ser mejor que la estima, ya que era difícil corregir la corriente.

Si teníamos alguna amenaza por esas aguas era Cuba. Después que la Armada de Chile le disparara al mercante cubano *Playa Larga*, no sería bien visto introducirnos, por error, en las aguas territoriales cubanas. Tenía que llevar una buena navegación.

Al pasar de noche por la cuadra de Cuba tomamos algunas medidas precautorias; y de ahí navegamos hacia el Canal de Panamá y luego de cruzarlo apagué mi leal equipo Loran.

Un 15 de noviembre, a la cuadra de Arica, ingresamos a aguas chilenas. La Armada nos dio la bienvenida dando término a la escala de sueldo en dólares.

El 19 de noviembre llegamos a Valparaíso, dando término a la comisión y el fin de esta aventura.

Años después, en 1978 este viejo guerrero se viste con tenida de combate y se prepara para la batalla contra la flota argentina, su cuarta guerra, pero afortunadamente primó la cordura.

Finalmente fue dado de baja el 14 de diciembre de 1990 y luego, en aguas de la Tercera Zona Naval, fue hundido como blanco para la artillería naval y bombardeo de aviones de la Fuerza Aérea de Chile. Digna muerte para un guerrero.
