

A 40 AÑOS DE LA CRISIS DEL BEAGLE: RECUERDOS DE UN TENIENTE 2°

Gustavo Jordán Astaburuaga*

Resumen

En el año 1978 se vivió una profunda crisis con Argentina por la delimitación del canal Beagle, al desahuciar ese país el dictamen arbitral de su majestad británica. Este artículo relata algunas experiencias relacionadas de un teniente 2° que ese año estaba cursando su especialidad como oficial navegante.

Palabras clave: crisis de 1978, canal Beagle, especialidad de navegación, crucero O'Higgins, APL Navarino.

En el año 1978 el autor tenía 23 años, estaba en su segundo año como teniente 2° cursando, junto con el teniente 2° Sergio Huidobro Medel, la especialidad de navegación en la Escuela de Operaciones de la Armada.

En 1977 el gobierno argentino había desahuciado el pronunciamiento arbitral emitido por su majestad británica, a raíz de la controversia por el canal Beagle, declarándolo insanablemente nulo y este hecho había desencadenado una profunda crisis entre ambos países que evolucionó, agravándose día a día, a medida que transcurría el año 1978.

El Gobierno Militar de la época, con gran prudencia, intentó manejar la escalada de esta crisis con un bajo perfil, no permitiendo que este tema de seguridad nacional trascendiera más allá de lo necesario a la opinión pública, de manera de no alarmar innecesariamente a los chilenos.

El nuestro no fue un curso de especialidad normal, de hecho, fue significativamente alterado por lo que la historia ha denominado como la crisis del canal Beagle.

Traslado de emergencia del remolcador Gálvez de Valparaíso a Talcahuano

Corría un bucólico viernes de junio de 1978, cuando sorpresivamente llegó nuestro jefe de Estudios a nuestra sala de clases y nos dijo al teniente Huidobro y a mí:

¡prepararse porque ustedes tienen que zarpar hoy, trasladando al remolcador Gálvez (remolcador de puerto, perteneciente a la planta de ASMAR Valparaíso) a Talcahuano, porque se requiere de emergencia ingresar a dique al crucero Latorre y no hay remolcadores disponibles en ese puerto!

Nos dirigimos raudos a nuestras casas a avisarles a mi esposa y a la polola del teniente Huidobro, que nos íbamos ese mismo día a Talcahuano. Ellas nos acompañaron al molo y se sorprendieron muchísimo cuando llegamos al lugar de atraque del remolcador y había que mirarlo hacia abajo, por su reducido tamaño.

* Vicealmirante. Magíster en Ciencias Navales y Marítimas. (gustavojordán1955@gmail.com).

La dotación del remolcador (cinco personas) no tenía ninguna experiencia de navegación fuera del puerto, verificamos con el patrón cuales eran las facilidades de navegación de su buque y se reducían a un radar básico de navegación (sólo con anillos de distancia) y un compás magnético. Trazamos el track a navegar en cartas de navegación que habíamos obtenido del cartapacio de la Escuela de Operaciones, a las tradicionales 10 millas de costa, y zarpamos esa noche con destino a Talcahuano: los dos tenientes a dos guardias.

La navegación se desarrolló sin problemas a un SOA de 7 nudos, el mar estaba relativamente tranquilo. Recalamos de amanecida dos días después a la bahía de Talcahuano, atracamos en el sitio indicado, nos presentamos el jefe de servicio de ASMAR, nos recibió con gran cordialidad, nos dieron un excelente almuerzo, hasta nos pagaron un viático y esa misma noche regresamos en bus a Viña del Mar.

La experiencia del APL *Navarino*

Desde marzo de ese año la Empresa Marítima del Estado (EMPREMAR) mantenía a la gira en la bahía de Valparaíso, dado de baja, el buque de transporte de pasajeros y carga *Navarino*, construido en el año 1953 en Escocia, Reino Unido, adquirido por esta empresa para efectuar el tráfico de carga y pasajeros entre Puerto Montt y Punta Arenas.

En medio de esta crisis con Argentina, la Armada adoptó la decisión de adquirir este buque, carenarlo en el dique flotante de Valparaíso, colocarlo en servicio, y utilizarlo para trasladar al área austral gran parte de la munición, vehículos y armamento del batallón de Infantería de Marina Miller.

El buque se incorporó a la lista naval, se le dio el nombre de APL *Navarino* y fue dotado por una tripulación mixta de aproximadamente 40 marinos y 20 ex tripulantes mercantes (especialmente personal del área de máquinas), los cuales para efectos legales fueron llamados al servicio activo de la Armada.

Se designó un comandante del grado de capitán de fragata e inicialmente asumí como segundo comandante (posteriormente, una vez que el

buque estuvo operativo, se designó a un capitán de corbeta como segundo comandante titular) y oficial navegante, y el teniente Huidobro fue designado como oficial de maniobras, mientras se designaba y se completaba el resto de la dotación.

El buque subió al dique flotante para efectuar una carena y tanto el teniente Huidobro como yo tuvimos un intenso trabajo de revisar y alistar las maniobras y equipos de navegación para cumplir las futuras comisiones del buque.

El cargo de navegación estaba compuesto por un antiguo girocompás Sperry MK XIV, que había sido el modelo clásico del ramo de instrumental de navegación del curso de especialidad, bastante común en los buques auxiliares de la Armada en aquella época; un radar de navegación Raytheon muy antiguo, que funcionaba sólo en relativo, es decir, sin señal de girocompás; un ecosonda antiguo; una corredera remolcada y un compás magnético magistral. El buque tenía sólo una alidada en el púlpito, alimentada por señal del girocompás, para tomar demarcaciones. Todo lo anterior se complementaba con un comparador mecánico, un sextante y material auxiliar de navegación. Contaba el buque con un cartapacio y las publicaciones tradicionales de navegación, pero todas estaban desactualizadas.

Con el apoyo de nuestros instructores de la escuela de Operaciones se revisó y se dejó operativo el girocompás y el radar en un par de semanas. Los sistemas del cargo de maniobras tomaron más tiempo en quedar operativos por la necesidad de asegurar la operatividad de las plumas para las faenas de carga y descarga que se preveían se efectuarían en el corto plazo.

En una oportunidad, el comandante nos informó que la Armada le había asignado 10 millones de pesos de la época, para adquirir los elementos más importantes que fueran necesarios para el buque antes de zarpar.

En reunión de oficiales propusimos una larga lista de elementos a adquirir, pero cuando llegamos a la reunión final, el comandante nos sorprendió a todos los oficiales disponiendo la adquisición de 200 baldes de hojalata como primera prioridad. La pregunta fue ¿y para qué queremos tantos baldes?, la respuesta del

comandante fue para achicar en caso de que tengamos una inundación: tenía toda la razón, durante la navegación al sur, el buque empezó a hacer agua en la máquina y sólo con el apoyo de estos baldes, operados por los 200 infantes de marina que llevábamos embarcados, pudimos controlar esa emergencia.

Terminada la carena y posterior a una corta prueba de máquinas por la bahía de Valparaíso, el buque se atracó inicialmente al molo de abrigo y posteriormente a un sitio comercial del puerto e inició una larga faena de caga de munición, vehículos y armamento de infantería de marina que duró casi tres días seguidos, día y noche.

La fila de los camiones cargados que esperaban embarcar su carga, tenía una extensión de más de 200 metros. Se embarcaron no menos de 1.500 t de material y munición de la infantería de marina, llenando las bodegas del buque hasta el tope. Posteriormente se embarcaron 20 oficiales y aproximadamente 200 infantes de marina, al mando de un capitán de navío.

Zarpe al sur y problemas con la navegación en el estrecho de Magallanes

Finalmente, después de haber completado la dotación y habiendo asumido el segundo comandante titular, zarpamos al sur. Navegamos directo destino al canal Chacao, lugar por el cual entramos a aguas interiores navegando la ruta de canales normal hacia Punta Arenas.

Poco antes de pasar a la cuadra del cabo Froward, en el estrecho de Magallanes, me entregó la guardia de 00.00 a 04.00 horas el teniente Huidobro, en medio de un fuerte temporal. La posición del buque a la entrega de la guardia se obtuvo por radar. Navegábamos con los dos motores diésel en servicio a unos 13 nudos. Posterior a su entrega de guardia el teniente Huidobro se fue a acostar.

El temporal arreció y por lo que dedujimos posteriormente, por el fuerte viento reinante, sobre 50 nudos, se quedó pegada temporalmente la antena del radar, rotando la imagen relativa de la pantalla en unos 60 grados, de manera que cuando fui a situarme a las 00.15 horas la situación obtenida por tres distancias de radar

no dio en la carta. Se repitió la situación y seguía sin dar la posición del buque. Mandé a buscar al teniente Huidobro con el mensajero, quién llegó al puente en unos pocos minutos y pese a los intentos de ambos tenientes, tampoco pudimos situar al buque.

Ante esta situación mandé a buscar al comandante, quien también era especialista en navegación, y tampoco pudo situarse. Finalmente, el comandante decidió, en base a la última posición confiable conocida del buque y la estima, efectuar una importante caída a babor (que estaba dispuesta en el track), ya pasado a la cuadra del cabo Froward que se avistaba a la distancia, pese a la fuerte lluvia.

Después de navegar aproximadamente media hora al nuevo rumbo, finalmente logramos situarnos correctamente, al darnos cuenta de que la imagen relativa del radar se había rotado por el fuerte viento reinante, de acuerdo con lo indicado previamente.

Al día siguiente, recalamos sin mayores novedades a isla Dawson, demoramos varios días en descargar todo el material de la infantería de marina y quedó el APL *Navarino* como buque cuartel de la isla, disponiéndose el transbordo de los dos tenientes a retomar nuestro curso de navegación. A los pocos días nos trasladamos a Punta Arenas en avión naval y finalmente regresamos a Santiago en un vuelo comercial, para retomar nuestro accidentado curso de especialidad. Nuestras actividades en el APL *Navarino* habían durado 2 meses y 22 días.

Oficial navegante del crucero O'Higgins

Estaba en la etapa final del curso, muy preocupado de terminar oportunamente la tesis como futuro especialista, cuando en la primera semana de noviembre de ese año me mandó a buscar al director de la Escuela de Operaciones a su oficina y me indicó que, por necesidades del servicio y ante la carencia de oficiales navegantes, la Dirección General del Personal había resuelto destinarme como oficial navegante del crucero *O'Higgins*, buque que estaba en la etapa final de un largo período de reparaciones en Talcahuano.

El 13 de noviembre viajé a Talcahuano cumpliendo transbordo al crucero. Al presentarme al comandante me hizo presente que la situación con Argentina se estaba complicando día a día y la Armada había resuelto sacar al servicio, tan pronto fuera posible, al crucero, que ya llevaba más de un año de reparaciones, después de haberse varado en una roca que no estaba en la carta en el área austral, hacía ya varios años, y haberse inundado varios de sus salones de máquinas en este grave accidente.

A bordo se vivía una actividad febril. El personal de ASMAR trabajaba día y noche, en turnos rotativos, para sacar el buque al servicio.

Pocos días después de haber asumido mi cargo como navegante del crucero, el comandante citó a una reunión en la cámara de oficiales y nos informó que el tiempo se había acabado, que la crisis con Argentina se había agravado y que había recibido instrucciones del mando superior de solucionar, a como diera lugar, los problemas pendientes y zarpar a la brevedad de Talcahuano.

Ante esta situación el comandante también dispuso que con esa fecha se daba término a las autorizaciones para viajar a visitar a las familias y el personal del buque, junto con el de ASMAR, entró también, a un régimen de trabajo continuo, de día y noche, por turnos.

Terminó sus palabras diciéndonos que esperaríamos en su camarote a los oficiales que quisieran hablar con él para solucionar, de cualquier modo y al más breve plazo, los problemas pendientes de los diferentes cargos del buque.

Al recibirme del cargo de navegación pude constatar que la situación del equipamiento del cargo del crucero era caótica: tenía dos girocompases antiguos Anschutz, fabricados en la década de 1940, de baja, y ASMAR no había podido repararlos pese a que ya llevaban meses trabajando en ellos, básicamente porque eran equipos antiguos y trabajaban con amplificadores a tubos, poco confiables y carentes de los repuestos necesarios. La espada de la corredera del buque se había dañado en la varada y se había resuelto reemplazarla completa por una nueva que había sido encargada a Inglaterra, pero aún no llegaba a Chile. El buque tampoco contaba con

un anemómetro, que también estaba en proceso de compra en el extranjero.

Cuando llegó mi turno, las soluciones que le propuse al comandante fueron las siguientes:

- Para solucionar el problema de la corredera: enviar un mensaje directo a la Misión Naval de Chile en Londres, con copia a la Dirección de Armamentos, para acelerar el envío de la corredera, y que ésta fuera remitida vía área a Santiago.
- Para solucionar el problema del girocompás y falta de un anemómetro: enviar otro mensaje a la Dirección de Armamentos de la Armada para que nos asignara un anemómetro marca Bendix que estaba como equipo de instrucción, instalado en tierra, en la Escuela de Operaciones, y que nos asignara un girocompás Sperry MK 27 nuevo que estaba en el Arsenal de Talcahuano en espera de ser instalado en un submarino que estaba en reparaciones, pero con fecha de término muy posterior a la del crucero *O'Higgins* (información de la que me había enterado hablando con el personal de ASMAR, al intentar encontrar soluciones para reparar nuestros girocompases y visitando el Arsenal Naval de Talcahuano).

El comandante hizo suyas mis sugerencias y los dos mensajes fueron enviados ese mismo día, teniendo respuestas positivas de ambos en el corto plazo.

Dos días después viajó en bus a Valparaíso un cabo mecánico electrónico navegante del crucero, dependiente de mi cargo, a buscar personalmente el anemómetro de la Escuela Operaciones, lo desmontó en un día y se lo trajo a Talcahuano en un bus. A la semana siguiente lo instalamos a bordo con apoyo de ASMAR.

El taller de Armamentos de ASMAR, departamento de Navegación, rápidamente confeccionó los planos para instalar el giro Sperry MK 27 que nos habían asignado el cual tenía ocho señales sincrónicas de salida: se resolvió que tres señales fueran distribuidas al puente de mando (una para el timonel y dos para las dos alidadas de las bandas), una señal para el servomotor, dos señales para la CIC y dos señales para las dos centrales de artillería de los 15 cañones de 6" (batería principal del buque).

A las pocas semanas instalamos la espada de la corredera que llegó vía aérea desde Inglaterra.

A principios de diciembre el buque estaba en condiciones de navegar y combatir, sin mayores problemas, desde el punto de vista del cargo de navegación. Zarpamos a efectuar pruebas de máquinas y desarrollamos un gran ejercicio de artillería, disparando todos los calibres del crucero, en un tiro antiaéreo y de superficie, con la prensa local y regional abordo. No cabe duda de que los argentinos se enteraron de este primer zarpe del crucero y este gran ejercicio de artillería efectuado en el área de Talcahuano.

A los pocos días zarpamos destino a Valparaíso. Para esta navegación recuerdo haber escuchado al ingeniero de cargo, en una reunión general de oficiales, informándole al comandante que tendríamos que embarcar una gran cantidad de tambores de aceite, porque las cajas de engranajes tenían sus sellos defectuosos y estaban perdiendo este fluido. Finalmente hubo que rellenar las cajas de engranajes con 12.000 litros de aceite en las 240 millas de navegación entre Talcahuano y Valparaíso.

Pocos días después, regresamos a Talcahuano y estábamos en pleno proceso de completar nuestro alistamiento logístico y dar término a las fallas y defectos pendientes para zarpar al área austral e integrarnos a la Escuadra, cuando se supo de la noticia que los argentinos habían aceptado la mediación papal para resolver la crisis del canal Beagle.

Días más tarde recaló a Talcahuano la Escuadra, que había estado desplegada en el área austral durante la última etapa del año 1978. Los buques estaban con pintura de camuflaje y tenían munición de combate en todas las chilleras de sus ametralladoras. A bordo de los buques de la Escuadra se respiraba un ambiente de guerra. Efectuaron varias faenas logísticas y zarparon destino a Valparaíso.

A fines de diciembre fui graduado por secretaría como especialista en navegación, de hecho, no pude asistir a mi ceremonia de graduación por estar en Talcahuano en el crucero *O'Higgins*, y el 17 de enero de 1979 cumplía mi primer transbordo como oficial navegante y especialista en propiedad al buque antártico e hidrográfico *Piloto Pardo*.

Consideraciones finales

No cabe duda de que el conflicto del canal Beagle fue la principal crisis externa que debió enfrentar nuestro país en el siglo XX.

A diferencia de los argentinos que efectuaron varios despliegues de fuerzas y comunicacionales que llegaron a alarmar a su propia población, el Gobierno chileno de la época actuó con gran prudencia, adoptando las medidas de alistamiento logísticas y operativas que fueron necesarias con las Fuerzas Armadas, pero sin alarmar a la población civil.

El papel que jugó la Armada y el ministerio de Relaciones Exteriores, que estaba a cargo de Hernán Cubillos, exoficial de marina (y también oficial especialista en navegación) fueron cruciales, debido a que este conflicto tenía por escenario un área esencialmente marítima.

El hecho que en diciembre de 1978 hubiese zarpado el crucero *O'Higgins*, después de haber estado más de un año en extensas reparaciones, aunque no había completado aun su alistamiento logístico y operativo, sin lugar a duda que debe haber contribuido al análisis comparativo de las fuerzas opuestas y, por ende, a la disuasión.

En lo que respecta a la navegación, jamás un oficial que se pierda navegando deberá dejar de llamar al comandante al puente para solucionar el problema. No hacerlo, es arriesgar el buque y a toda su dotación innecesariamente.

Es así como, sin ser especialista, muy joven, me tocó desempeñarme como oficial navegante de un buque capital de la Armada en época de una severa crisis internacional.

Como comentario final es necesario hacer presente a los oficiales especialistas que deben tener siempre en su mente diferentes opciones y alternativas, incluso aquellas no convencionales, para solucionar los problemas más importantes de sus cargos y dejar operativos sus sistemas, para enfrentar en la mejor forma posible todo tipo de emergencias futuras que pueden requerir el empleo de las fuerzas navales.
