

LA GUERRA ANTES DE LA GUERRA

Sergio Ostornol Varela*

Resumen

Se narran los sucesos vividos en la planta industrial de Asmar en Talcahuano para reparar y reacondicionar unidades navales listas para su desguace, ad portas de la crisis con Argentina por el canal Beagle.

Palabras clave: Crisis del Beagle, ASMAR, reparaciones navales.

Casi dos y medio años antes de la tensión generada entre Argentina y Chile por cuestiones de límites en 1978, la Armada y en particular su astillero Asmar fueron protagonistas del alistamiento de las unidades de la Escuadra para enfrentar la crisis.

Se conoce como conflicto del Beagle al desacuerdo surgido entre la República Argentina y la República de Chile sobre la determinación de la traza de la boca oriental del canal Beagle, que afectaba la soberanía de las islas ubicadas dentro y al sur del canal, y al este del meridiano del Cabo de Hornos y sus espacios marítimos colindantes.

El 2 de mayo de 1977 la Corona británica dio a conocer el laudo arbitral, para resolver la disputa limítrofe argentino-chilena y que otorgó derechos de navegación en el canal a ambos países, quedando Chile con la mayor parte de las islas y los derechos oceánicos. El gobierno argentino declaró el fallo "insalvablemente nulo", ordenando el movimiento de tropas a la zona en conflicto. Chile por su parte hizo lo propio para

defender su soberanía. El desconocimiento del fallo arbitral era conocido por las altas autoridades con bastante anticipación a lo formalmente enunciado

Estados Unidos había impuesto algunas medidas restrictivas contra Chile, en oposición al gobierno militar, dentro de las cuales estaba la prohibición de ventas militares al país, justo cuando más lo necesitaba. La iniciativa aprobada por el congreso de los Estados Unidos se conoció como Enmienda Kennedy, la que fue auspiciada por el entonces senador Edward Kennedy, como una acción de oposición al gobierno militar

La Armada de Chile se vio seriamente afectada por esta disposición que además involucraba a la industria de defensa de terceros países proveedores de equipamiento militar. El autor desconoce el análisis efectuado por el gobierno de la época, pero el relato que sigue a continuación es la propia experiencia y desde la posición de jefe del departamento de ingeniería naval de Asmar Talcahuano.

* Capitán de navío. (sostornol@entelchile.net).

Reunión con el almirante Merino

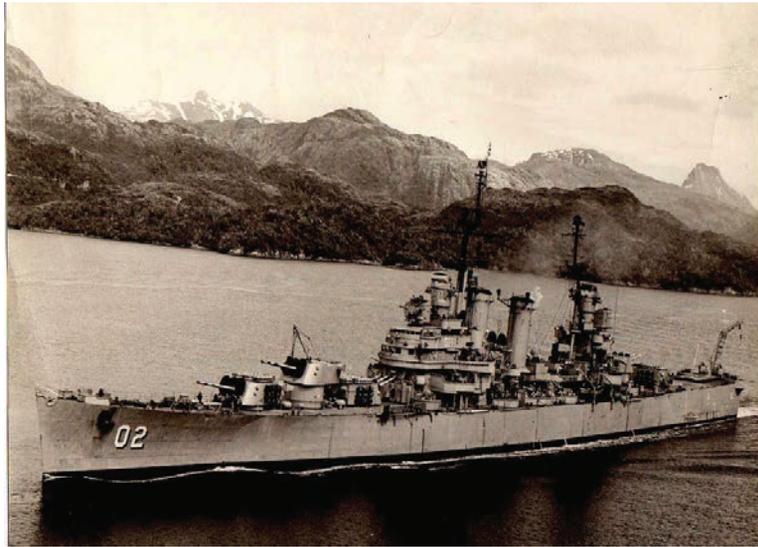
Sorpresivamente, una mañana de la primavera de 1976 fui citado a la oficina del administrador de la planta capitán de navío Óscar Paredes habiéndome instruido de recibir y acompañar al comandante en jefe de la Armada almirante Jose Toribio Merino, quien llegaría al astillero alrededor de las 10.30 hrs., proveniente del aeropuerto Carriel Sur, trasladándose de inmediato a la planta, en un automóvil asignado por la segunda zona naval.

En el intertanto, se me había dispuesto instalar algún sistema provisorio de iluminación a bordo del crucero *O'Higgins*, el cual yacía como parte de la escuadra del óxido (buques en espera de ser enajenados), luego de la avería sufrida algunos años antes y producto de la cual tenía extensos daños en su casco, sistemas de ingeniería y sistemas de armas, pero que además durante todo este tiempo había sido canibalizado en beneficio de su similar, el crucero *Prat*.

Al arribo del almirante Merino, subimos a bordo y pidió casco, un mazo, una linterna y guantes de seguridad. El buque estaba totalmente apagado, por lo que fue necesario ingresar a tuntas para recorrer su interior. El almirante se jactaba de haber sido el primer oficial de la Marina de Chile, formado en control de averías en la Marina norteamericana.

Bajamos a los salones de máquinas y calderas y al departamento de servomotor, donde cada cierto trecho el almirante golpeaba los mamparos, haciéndonos notar que a su juicio el material de acero aún estaba en buenas condiciones.

Al término de la inspección superficial, salimos a toldilla, nos quedamos solos él y yo, inquiriendo mi opinión si creía que el buque era reparable, a lo cual respondí afirmativamente aunque me parecía de muy alto costo.



■ CL O'Higgins.

Desde ahí mirando a otros buques que yacían en espera de ser enajenados, me dijo:

me vas a tener que recuperar todas estas unidades porque nadie nos vende nada que tenga valor militar producto de la Enmienda Kennedy, tenemos que comprarnos nuestros propios buques para enfrentar a los argentinos.

Acompañé al almirante Merino a bajar del buque a través del largo portalón que lo unía a tierra, se subió al automóvil que lo estaba esperando y nos despedimos con un apretón de manos y sin honores, abandonó la planta industrial para regresar de inmediato al aeropuerto Carriel Sur. En mi fuero interior pensé que la idea del almirante me parecía una locura y lo comenté al regresar a la cámara de oficiales, porque ya era hora de almuerzo. Algunos oficiales e ingenieros que aún estaban en la cámara escucharon mi relato opinaron igual que yo.

El día lunes siguiente, a primera hora llegó un escueto mensaje de la Dirección General de los Servicios, asignando fondos especiales para recuperar todos los buques que se encontraban fuera de servicio y nombrando una comisión especial integrada por el capitán de navío Arturo Niño de Zepeda, el capitán de navío Edmundo Smith, el capitán de fragata Fernando Medina, el capitán de corbeta Roberto de Bonnafo y el autor, entre otros.

La situación en los años '70 del siglo XX

Entre los años 1971 a 1977, la Marina se encontraba disminuida. Algunas unidades como los destructores *Williams* y *Riveros*, se encontraban en refit en Inglaterra, nuevas unidades se encontraban en construcción, como los submarinos *Thomson* y *Simpson* y las fragatas *Condell* y *Lynch*. Selectas tripulaciones se encontraban viviendo fuera del país. Asmar por su parte mantenía a un significativo grupo de oficiales y técnicos, en entrenamiento en el Reino Unido, capacitándose como parte de la transferencia de conocimiento para superar la dependencia extranjera a la hora de mantener y modernizar sus buques.

Súmese a ese contexto el que además en la base naval de Talcahuano se desarrollaban tres o cuatro grandes proyectos de modernización: la implementación y construcción del taller de armamentos, más conocido como proyecto Mapocho a cargo del capitán de fragata Oscar Bull, del taller de armas submarinas liderado por el entonces capitán de corbeta Gabriel Lafuente, el depósito de misiles liderado por el capitán de corbeta Raul Zamorano y el desarrollo del astillero de construcción naval a cargo sucesivamente de los capitanes Jaime Letelier y Nelson Ferrada.

Debido a que en 1972 ENAP había firmado un contrato con la empresa holandesa RDM, para explorar y explotar los yacimientos petrolíferos existentes bajo el mar, en el Estrecho de Magallanes, la Armada había comprometido su apoyo a través de Asmar, construyéndole las barcasas *Simpayo* y *Manantiales* y la plataforma autoelevatriz *Diamond M Magallanes*, por lo que una significativa parte de sus recursos estaban destinados a ello.

Así, la capacidad de la Marina estaba reducida y Asmar estaba distraído al momento de tener que recuperar las unidades en desguace próximos a ser enajenados, como el crucero *O'Higgins*, los submarinos tipo Fleet *Thomson* y *Simpson*, los



■ DD Blanco Encalada.

destructores tipo Fletcher *Blanco* y *Cochrane*, el APD *Uribe*, entre otros. También lo estaba el crucero *Latorre*, este último gravemente afectado por una falla detectada en sus tuberías de vapor, que hacía de alto riesgo su operación, razón por la que la Armada determinó dejarlo fuera de servicio.

Dentro del programa normal anual de reparaciones de los buques había que insertar un programa especial para recuperación de las unidades obsoletas, en un esfuerzo conjunto Armada-Asmar y en que el primero debía hacerse cargo de la adquisición de equipos, partes y repuestos, además del entrenamiento de su personal y el astillero más que duplicar su capacidad para atender a todos los nuevos requerimientos.

Las unidades a recuperar habían sido progresivamente canibalizadas, esto es, que gran parte de sus piezas y partes eran usadas en otros equipos similares de unidades aún en servicio, pero ese no era el mayor problema. Por un lado se tuvo que fabricar aquellos donde las fuentes normales de suministro estaban bloqueadas por las disposiciones de la Enmienda Kennedy y el departamento de ingeniería de Asmar Talcahuano tuvo que asumir la misión de convertirse en el nexo entre las direcciones técnicas de la Armada, los talleres de Asmar, las empresas sub contratistas externas, dibujando o escribiendo una gran cantidad de documentos, planos y especificaciones técnicas para definir los trabajos a realizar.

Una buena idea

Fue el capitán de corbeta Roberto De Bonafos quien había sido designado jefe del departamento de Ingeniería del crucero *O'Higgins*, quién en una amena charla vespertina me propuso una genial idea. Los buques transferidos en la década de 1950, por la Marina de Estados Unidos, los habían ido a buscar personal que estuvo embarcado en ellos por más de 25 años, quienes en esa época eran grumetes o marineros y sus superiores suboficiales o sargentos, les habían hecho dibujar los sistemas de ingeniería y armamento, hasta el último detalle, como parte de su aprendizaje, por lo tanto era probable que algunos aún tuviesen copias de la documentación técnica.

Nos fuimos juntos a la Dirección del Personal, donde en el Departamento 2 se encontraba el suboficial escribiente Loayza, a quien habíamos conocido en la escuela de Ingeniería Naval, mientras cursábamos especialidad de ingeniería eléctrica, pensando que el sabría dónde y cómo ubicar a algunos de estos sub oficiales de diversas especialidades, ya retirados y que hubiesen estado embarcados por largo tiempo en la unidades a reconstruir.

Loayza nos pidió unas dos semanas de plazo en la búsqueda de los mejores candidatos necesarios para ponerlos a trabajar como soporte de los ingenieros, técnicos y dibujantes del departamento de ingeniería naval de Asmar Talcahuano, quienes tendrían la responsabilidad de asesorar para restituir la documentación faltante.

Efectivamente, dos semanas más tarde nos llamó el suboficial Loayza para avisarnos que ya contaba con una primera lista de candidatos (nótese que en aquellos años no había computadores).

Loayza nos entregó el listado de nombres y presuntas direcciones de residencia y con Roberto nos distribuimos el trabajo de visitar a cada uno de los candidatos a su casa. Fue una sorpresa increíble el que efectivamente los entrevistados conservaban sus cuadernos de memoria los que contenían la

información que se necesitaba o al menos parte de ella (en aquellos años no había escáner, fotocopiadora ni máquinas fotográficas digitales). De los casi 50 nombres seleccionamos unos 20 especialistas entre mecánicos de máquinas, caldereros, electricistas, electrónicos, radaristas, navegantes, artilleros y torpedistas, a quienes ofrecimos incorporarse a la Armada para trabajar en Asmar. Todos ellos, sin excepción, se suscribieron positivamente y contamos con su participación hasta el final del proyecto. De hecho, algunos se embarcaron en las unidades una vez recuperadas, como parte de la garantía de servicio del astillero reparador y zarparon al teatro de operaciones austral. (Lamento no conservar sus nombres por cuanto hoy podrían haber sido propuestos como héroes merecedores al menos de una medalla por los servicios prestados).

Al lado de cada ingeniero asignamos a uno de estos colaboradores asesores, para redibujar los sistemas de las unidades en recuperación, asesorar las adquisiciones y más adelante su función fue de inspección técnica de obra, acompañando a los diversos talleres del astillero o la empresa contratista y la presencia en la implementación y pruebas de taller o final.

El valioso aporte de la industria nacional

Debido a la enmienda Kennedy uno de los beneficios fue neutralizar la exención de impuestos de importación que por ley tenían las fuerzas armadas, haciendo económicamente viable las



■ SS Simpson.



■ CL *Almirante Latorre*.

compras a nivel nacional. El departamento de ingeniería naval de Asmar Talcahuano se convirtió en el soporte no solo para la producción propia del astillero, sino también para reeducar a varias empresas en el cumplimiento de especificaciones militares propias de la Armada y que debían ser cumplidas a la hora de producir los bienes requeridos. Entre algunas de estas empresas participaron: Maestranza Edyce, Maestranza Cerrillos, Maestranza Sigü, Empresa Sigdo Koppers, Cap Huachipato, Indura, Cocesa, Compac, Vapores Industriales, Oppicci, Vidrios Lirquen, Sinel, Sisdef, Eseval, Adolfo Stierling, Rhona, Phillips, Asmar V, Comercial Limache, Aislapol, Famae, UTFSM, U de Concepción, ABSTECH, DNV, Lloyds, etc.

Debo reconocer que me sorprendió la capacidad y disposición de la industria nacional para responder a nuestras necesidades asimilando con diligencia el cumplimiento de especificaciones militares.

El departamento de ingeniería naval llegó a ocupar dos pisos del edificio de la administración de Asmar Talcahuano, para acomodar a cerca de 200 profesionales que trabajaron en este megaproyecto.

Al esfuerzo realizado por diversos organismos de la Armada adhirieron organismos externos tales como Asimet, Sofofa, el Colegio de Ingenieros,

la Asociación Nacional de Armadores, etc., quienes sin duda entendían la gravedad de la situación generada ante la restricción impuesta por Estados Unidos

Los centros de formación técnica

Importante fue el silencioso aporte de los centros de formación como la Escuela de Artesanos Navales, bajo la dirección del capitán de fragata Marcelo Mahuzier, quien nos permitió organizar conjuntamente algunos cursos de capacitación aplicada tanto para personal de la Armada como del astillero, especialmente en el momento en que había tantos proyectos mayores en ejecución y donde era necesario contar con personal calificado, competente y capacitado.

El caso del crucero *Latorre*

La Dirección de Ingeniería de la Armada había firmado un contrato de servicio con la firma *Combustion Engineering*, de Connecticut, EE.UU., contrato que tenía por propósito el desarrollo de los planos de fabricación y el suministro de secciones de tuberías y válvulas para reparar el sistema de vapor de alta presión del buque. La entrega del suministros se produjo poco después que la enmienda Kennedy entrara en aplicación.



■ APD Uribe.

Es por ello que para materializar la entrega viajó un solo ingeniero norteamericano, quien llegó a Talcahuano en forma muy reservada, tanto así que estuvo solo una noche hospedado en el hotel Araucano de Concepción

A primera hora del día siguiente, tuvimos una breve reunión presidida por el jefe de producción de Asmar (T) donde el ingeniero hizo una breve declaración, advirtiendo que estaba infringiendo la ley norteamericana y por tanto no podía entregarnos los planos y la documentación técnica elaborada por la oficina de ingeniería de la firma norteamericana. Como yo ocupaba la posición de jefe del departamento de ingeniería naval de Asmar Talcahuano y había administrado en parte el contrato, luego de su breve introducción, ante la mirada incrédula de los presentes se despidió de los asistentes y me pidió que lo acompañara al vehículo que lo llevaría al aeropuerto. En el trayecto me solicitó que le indicara el lugar donde hubiese un basurero, botó el paquete que traía en su maletín y me pidió que lo abriese una vez él dejara el astillero. Así lo hice y tragándome la dignidad por la Patria, recogí los planos y documentos descartados, regresando a la sala de reuniones para informar lo sucedido.

Los planos contenían toda la información requerida para hacer el trabajo de instalación y montaje, así como las instrucciones de trabajo y protocolos de pruebas que debían ser realizados una vez estuviese armada la tubería.

El caso crucero O'Higgins

Si bien la avería que sufrió el crucero fue su casco, el mayor daño fueron los componentes eléctricos, generadores, motores, tableros, interruptores, protecciones y cables de alta, media y baja tensión, por lo que la reparación consistió en la reanudación total de estos últimos. Un trabajo largo y complejo, porque previamente había que remover los cables originales, luego tender los cables nuevos y sellar las pasadas

de mamparos para restituir la estanqueidad.

Después de todo me parecía que el haber recuperado el crucero de alguna manera era el mínimo precio por la pérdida de mi gran amigo teniente Guillermo Arriagada, quien diera su vida durante la operación de salvataje que procedió a la varada.

Las plataformas de vuelo

A medio camino recibimos un nuevo requerimiento de la Armada consistente en dotar de cubierta para helicóptero para operar con helicópteros *Aerospatiale SA-319B Alouette III*, en todos los buques donde fuese factible, en particular en los destructores *Portales* y *Zenteno*, recientemente llegados al país. Este tema generó una amplia discusión técnica respecto de las normas a seguir. Finalmente tanto la Dirección de Ingeniería como la Dirección de Armamentos optaron por no innovar y ceñirse a lo establecido en las normas de la Marina norteamericana donde se define que la plataforma debía ser capaz de recibir un helicóptero en todo tiempo. Por la antigüedad no nos permitieron utilizar normas más modernas ya desarrolladas por la industria petrolera *Offshore* y consecuencia de lo cual las plataformas resultaron mucho más pesadas, solo por el no uso de materiales modernos que había desarrollado la industria naval.



■ DD Portales.

La implementación de señuelos

Alguien tuvo la idea de instalar algunos señuelos en algunos buques de superficie, como lanzadores de misiles hechos de madera o antenas de radar y comunicación hechos de alambre. La gente estaba tan empoderada que todos los días se recibían sugerencias sobre nuevos elementos que pudiesen engañar o desorientar a un observador a primera vista.

La premura y el entusiasmo

El deseo natural de terminar pronto el ciclo de reparaciones así como el exceso de entusiasmo del personal del astillero, terminó siendo un factor negativo porque se cometían muchos errores al intentar ahorrar tiempo y saltarse algunos pasos y controles.

Término de reparaciones extensas

Debo reconocer que reparaciones extensas o reconstrucciones de esta magnitud, son muchísimo más difíciles y costosas que una nueva construcción naval.

Al terminar las mismas no hubo celebraciones, discursos ni champañazos como en una botadura y por ello la gente se quedó con una sabor amargo.

A fines de septiembre de 1978, a los jefes de departamentos de Asmar Talcahuano se nos pidió una relación del personal recomendado a ser transferido a la Armada, advirtiendo que no solo pusiésemos aquellos que no podrían estar en Lista 3, si no todas las calificaciones; a pocos días de la Navidad, cuando las Escuadras de Argentina y Chile se encontraban en la zona austral, tuvimos que informar al personal seleccionado que debían irse de vacaciones y que su contrato terminaba el 31 de diciembre de 1978, basado en razones de costo por la baja carga de trabajo que ahora debía enfrentar el astillero.

Notificar a cada uno de los despedidos fue una dura experiencia, la gente no lo podía creer ni menos comprender, luego del esfuerzo realizado.

Entre algunos participantes en esta guerra estuvieron Guillermo Garcia, Luis Urbina, Rene Bazán, Carlos Agüero, Sergio Garcia, Lionel Doren, Michael Gubbins, Eduardo Barruel, Manuel Burgos, Arturo Partarrieu, Arturo Medina, Leonardo Cid, Sergio Balocchi, Damir Mandakovic, Roberto Rivera, Luis Irribarra, Reinaldo Roepke, Juanita Santos, Janet Peñailillo, Doris Lopez, Alejandro Quezada, Cesar de la Fuente y otros. No me cabe duda que hay cientos de nombres de marinos y civiles que compartieron esta guerra de más

de dos años y cuyos nombres me temo han caído en el olvido en el transcurso del tiempo.

No puedo terminar sin referirme a las esposas de estos héroes anónimos. Ellas tuvieron un destacado rol al asumir la noble función de reemplazar a los padres ausentes toda vez que el trabajo era la primera prioridad. Ellas tuvieron que contener a los niños en oportunidades de periódicos ejercicios de oscurecimiento que interrumpían la labor cotidiana justo a la hora de hacer sus tareas escolares.

Cruceros, destructores y submarinos integraron la mayor flota que alguna vez haya tenido la Marina

de Chile para apoyar las gestiones diplomáticas en curso. Al anochecer del 21 de diciembre de 1978 se encontraron las escuadras de Argentina y Chile, en la zona austral y estuvieron próximas a entrar en combate.

Para quienes participamos de la preparación de nuestros buques, era la Guerra por la Paz, donde los únicos enemigos fueron el tiempo cronológico para cumplir una apretada agenda en preparar los buques de la Escuadra y el lluvioso tiempo meteorológico de la zona con dos inviernos consecutivos

¡Ambos fueron ampliamente derrotados!

* * *