
EL CASO DE LA PTF 82 *QUIDORA* EN USHUAIA

◆ RESUMEN ◆

Se describe en detalle la situación acontecida en noviembre de 1967 en el área austral; el autor, con el grado de subteniente, conformaba la dotación de la PTF. *Quidora*.



LUIS ESCOBAR DOXRUD

Capitán de Navío. Magíster en Ciencias Navales y
Marítimas. (lescobad@gmail.com).

Quidora, Leonardo Prieto, canal Beagle, Ushuaia.



El 07 de diciembre de 1962 se firmó un contrato entre la Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A. de España y el Gobierno de Chile para construir y vender cuatro lanchas rápidas para la Armada de Chile.

El capitán de fragata Hugo Alsina Calderón, con residencia en Cádiz, sede de los astilleros de la mencionada empresa fue designado como inspector jefe de la construcción de las lanchas.

Las cuatro torpederas

El 12 de noviembre de 1963 se puso la quilla a las dos primeras y los días 25 y 26 de agosto de 1964 eran lanzadas al agua *Guacolda* y *Fresia*, respectivamente.

El mismo día 26 de agosto de 1964 se colocaron las quillas de las lanchas rápidas *Quidora* y *Tegualda*. El 29 y 30 de abril de 1965 se lanzaban al agua estas últimas, en el orden indicado.

Con fecha 30 de julio de 1965 se efectuó la ceremonia de entrega y recepción de la *Guacolda*, izando el pabellón nacional, y al día siguiente se hacía a la mar con dotación chilena, llevando a su bordo al embajador a fin de esperar al buque escuela *Esmeralda* a su recalada a Cádiz, en viaje de instrucción. El 25 de agosto fue embarcada, con destino a Chile, en el mercante alemán *Stuttgart* recalando en Talcahuano el 21 de setiembre.

Las restantes torpederas fueron trasladadas a Chile en el mismo mercante, arribando al país en 1966: *Fresia*, el 25 de enero, *Quidora*, el 11 de mayo y *Tegualda* el 18 de agosto.

Sus características: Eslora 36 m, manga 5,6 m, calado 2,2 m, desplazamiento 134 ton, armamento: 4 tubos lanzatorpedos para torpedos *Weymouth* MK IV, dos cañones de 40 mm *Bofors*. Propulsadas por dos motores *Maybach Mercedes Benz* Diesel con una potencia de 2.400 HP cada uno, eran capaces de desarrollar 32 nudos.

Después de un período de alistamiento y entrenamiento en Talcahuano, las torpederas se desplazaron a la zona austral,

El caso de la PTF 82 Quidora en Ushuaia

L. Escobar



Las PTF *Fresia*, *Guacolda*, *Tegualda* y *Quidora* navegando en el Canal Beagle; al fondo la Isla Gable

primero la agrupación de *Guacolda* y *Fresia* y un par de meses después, *Quidora* y *Tegualda*.

Finalmente, la flotilla de torpederas inició su operación desde su base en Puerto Williams, al mando de su primer comodoro, Hugo Alsina.

Situación en el área austral

Tratado de Límites con Chile de 1881:

Artículo Tercero.- En la Tierra del Fuego se trazará una línea que, partiendo del punto denominado Cabo del Espíritu Santo en la latitud cincuenta y dos grados cuarenta minutos, se prolongará hacia el Sur, coincidiendo con el meridiano occidental de Greenwich, sesenta y ocho grados treinta y cuatro minutos hasta tocar en el Canal "Beagle". La Tierra del Fuego dividida de esta manera será Chilena en la parte occidental y Argentina en la parte oriental. En cuanto a las islas, pertenecerán a la República Argentina la isla de los Estados los islotes próximamente inmediatos a ésta y las demás islas que haya sobre el Atlántico al Oriente de la Tierra del Fuego y costas orientales de la Patagonia; y

pertenecerán a Chile todas las islas al Sur del Canal "Beagle" hasta el Cabo de Hornos y las que haya al Occidente de la Tierra del Fuego.

Considerando que el artículo tercero al describir el límite decía textualmente "hasta tocar en el Canal Beagle", la Armada de Chile consideraba chilenas todas las islas e islotes que se encontraban en las aguas del mencionado canal, sin excepción. Ushuaia constituía un puerto seco, sin soberanía sobre las aguas adyacentes.

En la época en que iniciaron las operaciones las torpederas desde Puerto Williams, se sostenía que la isla Gable, que por estar al sur de la ribera sur de Tierra del Fuego debía ser chilena, había sido unida a esta última mediante movimientos de tierra realizados por Argentina para transformarla en una península.

Asimismo, todas las islas e islotes existentes al sur de la bahía y península de Ushuaia eran reconocidos como territorios chilenos ocupados por Argentina.

Ushuaia es una ciudad argentina capital de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e islas del Atlántico Sur, fundada el 12 de octubre de 1884, como Fuerte Ushuaia sobre el asentamiento de la antigua misión anglicana de Thomas Bridges. La ciudad se ubica en las costas de la Isla Grande

de Tierra del Fuego que dan a la bahía de Ushuaia en el canal Beagle. El objetivo de su creación fue reafirmar la soberanía argentina en la zona, después del tratado Austral con Chile de 1881.

Puerto Williams es una ciudad y puerto chileno, situado en la ribera norte de la Isla Navarino, y en la orilla sur del Canal Beagle. Es la capital tanto de la agrupación de comunas de Cabo de Hornos y Antártica como de la provincia Antártica Chilena, perteneciente a su vez a la región de Magallanes y Antártica Chilena. Es considerada la ciudad más austral del mundo, fundada el 21 de noviembre de 1953 con el nombre de Puerto Luisa. El 22 de agosto de 1956 se cambió el nombre a Puerto Williams, en conmemoración al marino británico John Williams, quien al mando de la goleta *Ancud* efectuó, a nombre del Gobierno de Chile, la toma de posesión del Estrecho de Magallanes, el 21 de septiembre de 1843.

Antes de la llegada de las torpederas a Puerto Williams, sólo existían dos embarcaciones, bastante precarias, el cutter *Beagle*, un moto velero comprado a ENAP en 1954, de 40 ton de desplazamiento y un motor de 60 HP que le permitía una velocidad máxima de 5 nudos, dado de baja en enero de 1965, y la lancha patrullera *Ortiz*, construida en los astilleros Las Habas de Valparaíso e incorporada al servicio en 1958, de 31 ton de desplazamiento y un motor de 900 HP que le permitía una velocidad máxima de 12 nudos, armada con una ametralladora de 20 mm. Esta patrullera dejó de prestar sus servicios después de varar en caleta Las Casas en isla Nueva, antes de la llegada de las torpederas a la zona.

Ante esta pobre presencia naval chilena, nuestra soberanía era continuamente atropellada por unidades navales argentinas basadas en Ushuaia, que navegaban nuestras aguas jurisdiccionales y fondeaban en nuestros puertos. La reacción de Chile ante estos atropellos consistía en entregar al comandante del buque argentino, que cometía la violación de soberanía, una carta de protesta.

Con la llegada de la flotilla de torpederas a la zona, la potencia relativa de combate cambió radicalmente, y tuvimos más elementos de fuerza naval para hacer frente a las violaciones de nuestros espacios territoriales.

Política vecinal del gobierno de Frei Montalva

La política exterior con los países vecinos durante el periodo de gobierno de Eduardo Frei Montalva, 1964-1970, estuvo determinada por los constantes problemas limítrofes. El 6 de noviembre de 1965 tropas de gendarmería argentina dispararon contra una patrulla de carabineros de Chile en la zona de Laguna del Desierto dando muerte al teniente Hernán Merino Correa. El opositor Partido Nacional acusó al gobierno de descuidar la soberanía nacional y debilitar las fuerzas armadas por la tendencia internacionalista de la Democracia Cristiana. Esta opinión era compartida por un importante sector de las fuerzas armadas y era estimulada por diferentes organizaciones nacionalistas. La objetiva debilidad del potencial bélico chileno confirmaba dicha creencia.

La política internacional del presidente Frei Montalva, dejó en vastos sectores de las fuerzas armadas y en especial en la Armada, la percepción de que el sentido americanista e internacionalista dado a ésta, iba en desmedro de la capacidad de reaccionar ante una situación delicada con los países vecinos.

Reglas de enfrentamiento

Cuando las torpederas arriban a Magallanes, la comandancia en jefe de la Tercera Zona Naval entrega a los comandantes de estas unidades, al igual que a todos sus mandos dependientes, un carpeta secreta con tapas de color rojo llamada carpeta Gloria. Esta contenía instrucciones precisas para actuar ante diferentes situaciones, particularmente enfrentados a

violaciones de nuestra soberanía por parte de unidades navales argentinas, que antes de la llegada de las torpederas habían hecho una costumbre fondear en rada Picton y navegar aguas indiscutiblemente chilenas. Estas actividades provocativas disminuyeron considerablemente después del arribo de las torpederas a Puerto Williams.

Los días previos

El año 1967 la Escuadra desarrolló dos períodos de ejercicios en la zona austral, el primero en los meses de agosto-setiembre, y el segundo en los meses de noviembre-diciembre.

A mediados de noviembre y después de operar las torpederas con la Escuadra, se desarrolló un ejercicio anfibio de gran magnitud en la Isla Dawson. Participaron en éste, las unidades de la Escuadra, del Comando Anfibio, de la Tercera Zona Naval y la Flotilla de Torpederas. Fueron varios días de práctica, con la participación de todas las fuerzas, previo al asalto final.

Las torpederas debían navegar entre la playa y las olas de desembarco, tendiendo una cortina de humo para ocultar el avance de éstas.

Terminado el ejercicio que fue presenciado por el comandante en jefe de la Armada, almirante Ramón Barros González, se desarrolló una reunión en Puerto Harris, presidida por el almirante, a la que asistieron todos los comandantes de las unidades participantes en el ejercicio, oportunidad en que, al final, les comentó que el Gobierno preparaba una presentación unilateral ante la Corona británica basada en el Tratado General de Arbitraje de 1902, debido a las continuas violaciones a la soberanía nacional por parte de Argentina en la zona austral, y por tal motivo solicitaba a los comandantes, abstenerse de provocar situaciones que podrían llegar a entorpecer esta negociación (los oficiales de la *Quidora* nunca supimos de estas

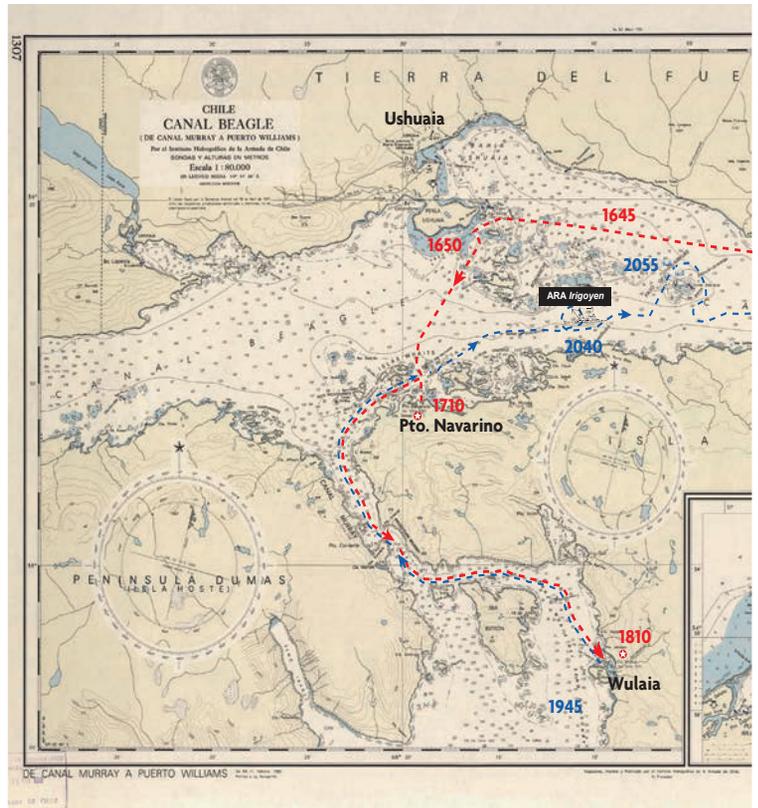
instrucciones hasta mucho tiempo después del incidente).

Después de esta reunión, las torpederas zarparon al sur, a su puerto base, mientras la Escuadra enfiló al norte.

28 de noviembre de 1967

Ese día recibimos instrucciones para una comisión que, circunnavegando la isla Navarino, duraría varios días. Embarcamos personal de infantería de marina y nos acompañaría el segundo comandante de la Estación Naval de Puerto Williams, capitán de corbeta Mario Ibarra Valenzuela, quién aprovecharía esta navegación para conocer a los pobladores que habitaban diferentes lugares de la isla. La idea era regresar después de unos tres o cuatro días de navegación.

A las 12:30 horas se inicia el calentamiento de los motores; a las 13:30 horas, después



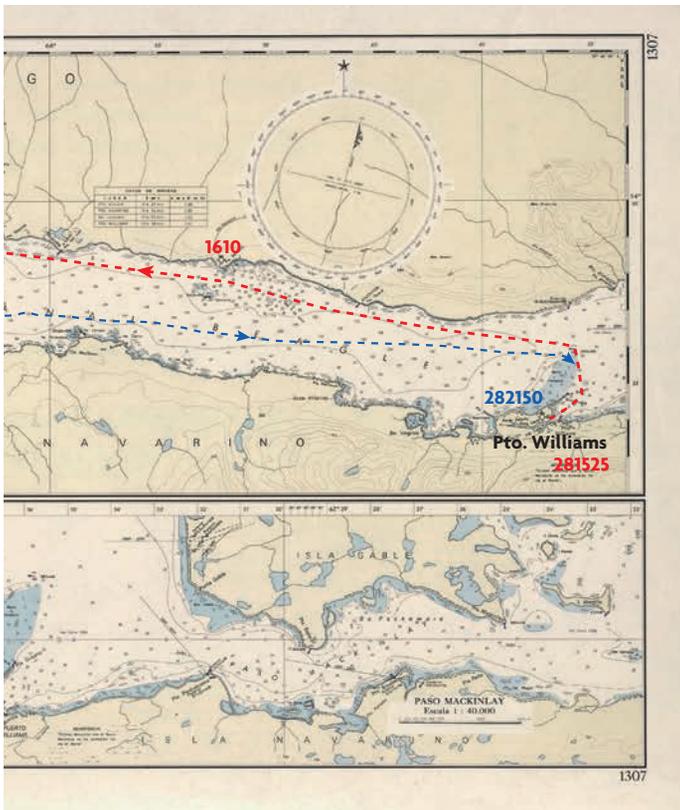
de la llamada, el personal alista el buque para zarpar; a las 15:25 horas, repetido y zarpe. Asume como oficial de guardia el suscrito. El comandante, teniente 1° Leonardo Prieto imparte instrucciones para navegar el canal Beagle hacia el Weste próximo a Isla Grande de Tierra del Fuego. A las 16:00 horas entrego la guardia al segundo comandante teniente 2° Jorge Román Fariña.

El buque continúa navegando hacia el Weste y a las 16:10 horas se encuentra entre el arrecife Lawrence y la ribera sur de Tierra del Fuego, y luego, a las 16:30 horas inicia el reconocimiento de la bahía de Ushuaia. Mientras me encontraba en cubierta mirando hacia el puerto, se me acerca el segundo ingeniero, sargento Castillo y me comenta que recién ha escuchado en la radio AM que "la base de Ushuaia, que se encuentra en ejercicio de defensa, ha avistado a una nave enemiga que se aproxima al puerto sin autorización y ha despachado aviones para repeler esta intrusión"(jamás supimos de este ejercicio hasta este momento). Me dirijo al puente

de mando y comunico esta novedad al comandante y al oficial de guardia.

A las 16:45 horas se avistan dos aviones de combate argentinos efectuando ejercicio de tiro sobre islotes Bridges. Enfrentados a esta realidad el comandante ordena establecer primer grado de alistamiento, y designa un avión a cada uno de los cañones del buque, los que se trincan en sus respectivos blancos y proceden a seguirlos, en espera de la orden de romper el fuego. Los aviones se dirigen hacia la península Ushuaia y luego de orbitar en sus proximidades, aterrizan. La torpedera continúa en demanda de Puerto Navarino, navegando el Paso Chico, entre la isla Rabbit y la península Ushuaia a las 16:50 horas.

A las 17:10, gobierna para entrar a Puerto Navarino, donde embarca un buzo, y continúa hacia la bahía de Wulaia, navegando el canal Murray. A las 18:10 horas toma la boya en Wulaia y arria el bote de goma para desembarcar a los infantes de marina y al capitán Ibarra.



En el intertanto, la radio comercial de Ushuaia daba cuenta que "mientras se encontraban en ejercicio de defensa de la base, aviones de combate ametrallaron a un buque enemigo", noticia que fue interceptada en Puerto Williams y comunicada al comandante de la flotilla capitán de fragata Mario Macchiavello Vásquez.

El almirante Ismael Huerta en su libro *Volvería a ser Marino* (Tomo1, página 351) escribe:

La orden del día emitida por el comando del Área Naval de Ushuaia, digna de figurar en una antología de hipérbolos grandilocuentes, habla de la emoción en la defensa de la soberanía ante un contendiente veloz y poderosamente armado, de la acción insólita, inexplicable e irresponsable que obliga a emplear las armas para exigir a un osado extranjero el abandono inmediato de aguas jurisdiccionales argentinas, etc...

Ante esta arenga transandina magnificando una situación que no aconteció, en Puerto Williams el comandante Macchiavello, probablemente preocupado con la descripción del incidente, intentó comunicarse por HF con el comandante de la *Quidora*, comunicación de mala calidad que no permitió explicar lo realmente sucedido, y que culminó con la cancelación de la comisión y la orden de regresar a puerto base.

A las 19:45 horas embarcamos los infantes de marina y pasajeros, cubrimos repetido y zarpamos de regreso a Puerto Williams.

A las 20:00 horas asumí como oficial de guardia de la torpedera, navegué el canal Murray y a las 20:25 horas el paso del Weste e inmediatamente el Canal Beagle, al avistar un patrullero argentino, en el centro de éste. 20:40 horas, a la cuadra del patrullero que navega de vuelta encontrada. La *Quidora* cubre primer grado de alistamiento, el comandante en el puente asume el mando y evoluciona alrededor del ARA *Irigoyen*. El suscrito manifiesta al comandante "no ganamos nada con seguir jugando al corre que te pillo", y le sugiere ajustar máxima velocidad para llegar a comer al buque madre, *Covadonga*. A las 20:50 horas la *Quidora* continúa a Puerto Williams y trinca el primer grado de alistamiento. A continuación el vigía informa que el patrullero argentino ha izado una señal "Int-HA" que significa "el paso está infranqueable". Informé al comandante que se encontraba en su cámara. Subió inmediatamente y al verificar que aun estábamos al Oeste del islote Eclaireurs, ordenó babor la caña e iniciamos la navegación del paso Eclaireurs en dirección norte. Cuando navegábamos al través de islote Eclaireurs, el vigía informa que el buque argentino estaba destellando, y casi simultáneamente sentí el ruido de proyectiles pasando por sobre la torpedera y dos de estos incrustándose en la superficie del mar, por ambas bandas y a unos 40 m de distancia (los destellos eran disparos y en este tipo de cañones de control manual, los primeros tiros tienden a levantar el punto de mira; la ráfaga, experimentó una figura similar a una campana, y la *Quidora* quedó en la parte inferior). En el bitácora quedo registrado:

"20:55 horas ATF *Irigoyen* rompe fuego sobre *Quidora*, aproximadamente seis tiros de 40 mm. Los piques y trazadores pasan a corta distancia." También nos dimos cuenta, por la distancia a que nos encontrábamos del buque agresor, que su munición no tenía autodestrucción y consecuentemente tenía bastante mayor alcance, en superficie, que la nuestra que si tenía autodestrucción.

El comandante, ante esta situación, ordena establecer primer grado de alistamiento; la situación del buque respecto de los islotes Eclaireurs no permitía retromarchar de inmediato y tuvimos que navegar alrededor de éstos, dejándolos por estribor para tomar nuevamente rumbo weste por el canal Beagle y acortar distancia para castigar la agresión. En el intertanto, el segundo comandante que a su vez era el oficial de armamentos y el suscrito representamos al comandante que por el mayor alcance apreciado a la munición del *Irigoyen*, durante nuestra aproximación estaríamos durante un tiempo, expuestos al fuego del enemigo sin que pudiéramos replicar ese ataque; adicionalmente, nuestros torpedos, arma principal del buque, estaban con conos de ejercicio lo que los convertía en un artefacto inútil ante este escenario. El capitán Ibarra que se encontraba también en el púlpito, sugirió al comandante no agravar la situación y dirigirnos a Puerto Williams, a donde llegaríamos en menos de una hora, para recibir instrucciones.

El comandante ordena continuar a puerto. A las 21:12 horas informa sobre la agresión y a las 21:50 horas el buque atraca al costado de la PTF *Tegualda*.

Toda la flotilla se encontraba en alistamiento para el combate, de manera que la *Quidora* inició de inmediato faena de relleno de combustible y munición, y el alistamiento de los torpedos, con cono de combate, mientras el comandante concurría a dar cuenta de lo sucedido al comandante de la flotilla de torpederas.

Terminado el alistamiento, las torpederas reciben instrucciones de desplegarse a los atracaderos de guerra.

29 de noviembre

La *Quidora* zarpó hacia el Este, navegando el paso Mackinlay, para tomar el atracadero Guillermo, donde se cubrió con la red de camuflaje.

En la madrugada, se nos aproximó la PTF *Tegualda*, y su comandante, capitán de corbeta Carlos Tapia Barrios, informó a nuestro comandante que lo venía a relevar con su buque para que regresara con la *Quidora* a Puerto Williams.

Ya de regreso, atracamos al costado de la *Covadonga* y el comandante Prieto debió abordar un avión de la Fuerza Aérea que lo esperaba para trasladarlo a Punta Arenas y desde esa ciudad debía volar a Santiago.

Epílogo

Un par de días después de permanecer con el buque en Puerto Williams, el segundo comandante Jorge Román recibió orden de llevar el buque a Punta Arenas e iniciar el periodo de feriado anual y transbordos. La razón que nos dieron fue que la tripulación podría estar intranquila debido al incidente.

A Jorge Román y al suscrito nos llamó poderosamente la atención, que en un momento en que la Marina se aprestaba para enfrentar un posible conflicto que se desarrollaría en el área austral, primero, dejaran a una valiosa unidad de combate sin su comandante, y segundo, que la retiraran del la zona de operaciones.

Ya con el buque en Punta Arenas, recuerdo

que nuestro comandante, teniente Prieto, a su regreso de Santiago y estando en la oficina del comandante en jefe de la Tercera Zona Naval se sorprendió al saber que su torpedera *Quidora* se encontraba en Punta Arenas y no en Puerto Williams donde él la había dejado.

No recuerdo que hubiéramos cumplido alguna comisión desde Punta Arenas, salvo una salida a la mar en el Estrecho de Magallanes para que el recién asumido comandante, capitán de corbeta John Howard Balaesque se ambientara con el buque.

Posteriormente cumplí transbordo al *Cl Prat*.

Repercusiones políticas y ciudadanas

La ciudadanía, instituciones nacionalistas y partidos políticos no fueron indiferentes a estos acontecimientos y se produjo un nutrido intercambio de opiniones por la prensa de la época.

Mi abuela paterna Domitila Urrutia Manzano, viuda del contraalmirante Luis Escobar Molina, y gran impulsora de mi vocación de marino, guardó recortes de diarios relacionados, los que entrego a la Revista de Marina para su publicación.¹

BIBLIOGRAFÍA

1. *"La Armada de Chile", desde el sesquicentenario (1968) hasta el final del siglo XX (2000)*, Carlos Tromben Corbalán, hojas
2. *"La Armada de Chile", desde el comienzo de la guerra civil (1981) hasta el sesquicentenario de la marina (1968)*, Rodrigo Fuenzalida Bade, hojas 1289-1280.
3. *"Volvería a ser Marino"*, Ismael Huerta Díaz.
4. *Recortes de diarios de la época efectuados por Doña Domitila Urrutia Manzano, viuda del Contraalmirante Luis Escobar Molina.*

1. Nota del editor: Los antecedentes mencionados estarán disponibles en el sitio web <https://revistamarina.cl/>