

LA ADQUISICIÓN DEL B.E. ESMERALDA

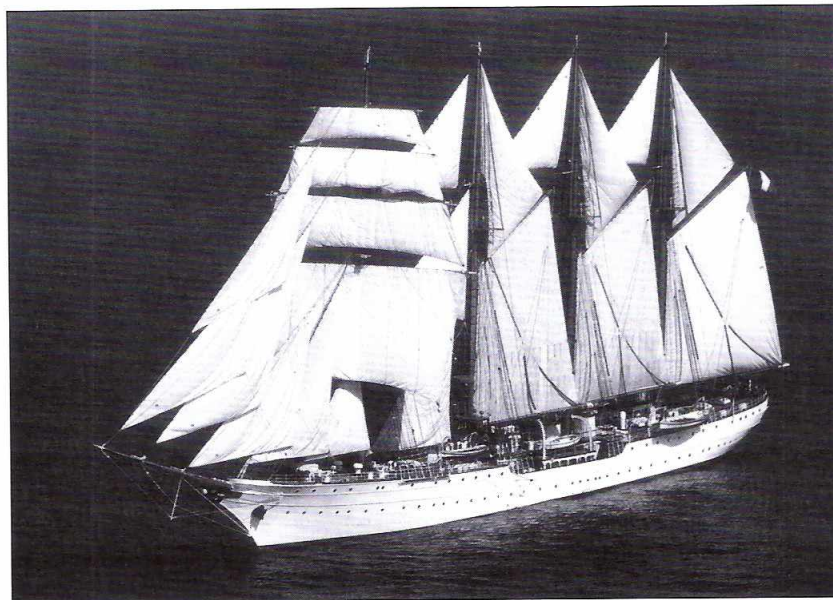
POR

CARLOS CHUBRÉTOVICH ÁLVAREZ

Académico Correspondiente

Corría la última semana de Septiembre de 1950 cuando el Ministro Consejero de la Embajada de España en Santiago, don Eduardo Viada, solicitó una entrevista con el Subsecretario de Marina, contraalmirante don Pedro Espina Ritchie. Indicó que a ella iría acompañado del Agregado Naval en Buenos Aires, y concurrente en Santiago, capitán de fragata don Leopoldo Boado y Endeiza. Durante la reunión, que se convino para el día siguiente, el ministro Viada le expuso al almirante Espina que su gobierno, a pesar de los esfuerzos que había realizado, aún no vislumbraba la posibilidad de cancelar el crédito en US dólares que le había concedido el nuestro para la adquisición de varios miles de toneladas de salitre que necesitaba con miras a la recuperación de su agricultura, muy deteriorada como consecuencia de la guerra civil. La negociación se había efectuado hacía algunos años por intermedio del Ministro de Economía y Comercio y de la Corporación de Ventas de Salitre y Yodo, COVENSA. Reiteró que por las restricciones económicas que soportaba, España no estaba en condiciones de cumplir con las cuotas de pago en dólares comprometidas y que por esa circunstancia tenía instrucciones de ofrecer, a cambio, el equivalente en productos elaborados, entre los cuales mencionó una variedad de conservas de pescados y mariscos, algunos cuantos textiles y ciertos tipos de buques pesqueros.

El almirante le respondió que aunque no era la autoridad encargada de decidir, en su apreciación parecía que no habría mayor interés por los productos de mar en conserva, por cuanto el país tenía una creciente producción de ellos ; lo mismo en cuanto a los textiles, ya que había grandes fábricas de hilados y una industria de paños, bien montada, en Tomé. Ahora, en relación con los tipos de buques pesqueros, el asunto se veía más viable, aunque para ahondar en el tema habría que



B.E. "Esmeralda"

disponer, previamente, de un estudio comparativo con el de naves de características similares que pudiera producir la industria de construcción naval establecida en Valdivia. Se barajaron algunas otras posibilidades que no satisfacían mayormente pero que dejaron en evidencia que el almirante no quería dejar pasar el interés de los visitantes por encontrar una solución que resultara aceptable en esta singular fórmula de cancelar en especies una deuda de gobierno a gobierno. Por ello les señaló, con algún detalle, la necesidad que tenía la Armada de contar con un buque-escuela, que desde que se retiró del servicio la corbeta "General Baquedano", en 1936, no había dispuesto de uno verdaderamente apropiado para esa finalidad. El comandante Boado respondió que, en su apreciación, algo se podría hacer en esa materia, pues la Armada española tenía suficiente experiencia al respecto, ya que había construido el B.E. "Sebastián Elcano", en servicio desde 1928, y al presente tenía en construcción otro, el B.E. "Juan de Austria", que pronto reemplazaría al "Elcano". El almirante Espina solicitó al ministro Viada y al comandante Boada que hicieran las consultas necesarias a las autoridades respectivas, y que ojalá le pudieran traer alguna proposición acerca de la posibilidad de que se entregara un buque escuela para la Armada de Chile, ya fuera construyendo uno especial o mediante la transferencia del "Juan de Austria": en cualquiera de los casos ello sería como cancelación del crédito pendiente. El almirante apreciaba como más probable la última de esas posibilidades por cuanto no le significaría al Estado español un nuevo desembolso aunque sí la postergación del retiro del servicio del "Elcano" hasta cuando pudiera financiar otro buque que lo reemplazaría.

A esta interesante conversación preliminar siguieron otros con el embajador don José María Doussinague, cuando regresó a Chile, las que tuvieron lugar en la sede de la Embajada, en Avenida República. En todas las oportunidades el embajador mostró la mejor disposición, comprometiendo desde el comienzo todo su esfuerzo para apoyar ante el gobierno de Madrid la alternativa que eligiera en definitiva, que, según sus propias palabras, resolvería la incómoda situación pendiente derivada de la falta de pago por la adquisición del salitre.

Paralelamente el almirante Espina se entrevistó con el Ministro de Economía, don José Manuel Infante, para conocer su grado de aceptación a la solución que se estaba considerando. Al saber que la acogía favorablemente la puso en conocimiento del Comandante en Jefe de la Armada, almirante don Carlos Torres Hevia, con todos sus detalles, y la solicitó al comandante don Marcelo Malbec Lira, asesor del Ministro de Economía en materia de distribución nacional del carbón, que le prestara atención al asunto, procurando obviar las dificultades que se pudieran presentar dentro del Ministerio. También el almirante informó de la gestión al Ministro de Defensa Nacional, general don Guillermo Barrios Tirado, y el Presidente de la República, don Gabriel González Videla, en la primera entrevista de las que semana a semana, como Subsecretario, sostenía con él, y le rogó su apoyo ante el Ministerio de Economía para el caso de una respuesta favorable de España. (El almirante Espina fué nombrado Subsecretario de Marina junto con asumir la Presidencia don Gabriel González, de quien había sido Agregado Naval en Brasil, algunos años antes, cuando el mismo don Gabriel González era el embajador en esa nación. Esa eventualidad generó entre ambos una bien lograda amistad).

Las conversaciones con el embajador Doussinague continuaron a buen ritmo, y cuando se impuso con más profundidad del interés del almirante por llegar a un resultado favorable, terminó entusiasmándose vivamente él, dando a entender que estaba comprometido su orgullo en el éxito de la gestión.

En la Comandancia en Jefe de la Armada era otra la óptica con la que se advertía este asunto, lo que parecía como lógico si es que se consideraba que todavía no había llegado el momento de desahuciar las conversaciones que se tenían en relación con la posible adquisición del HMS "Ajax", el mismo que el almirante Harwood tuvo bajo sus órdenes en el combate de Punta del Este, en diciembre de 1939. Así, se mantenía aún la esperanza de contar con ese crucero para hacer de él un buque-escuela, como lo era el crucero "La Argentina" del país vecino, cuyas características no diferían mayormente. Se aducía que la Armada obtendría un mayor crédito con la incorporación de un crucero a su lista naval que con la de un bergantín-goleta, y eso era indiscutible. Sin embargo, en el terreno de la realidad pesaba el hecho que para contar con el HMS "Ajax" habría que efectuar un desembolso para el cual se carecía de fondos, dificultad que, en cambio, se obviaba

en el caso del bergantín-goleta pues la Armada lo recibiría en forma absolutamente gratuita.

El almirante Espina, por su parte, era de opinión que si bien era cierto que un crucero tenía un valor militar y una proyección estratégica que no admitía comparación con los de un buque a vela, aquél, por su alto costo de operación, jamás llegaría a ser buque-escuela, como se pretendía, sino que se integraría de hecho a la Escuadra, con lo cual la falta de buque formador de los jóvenes oficiales en el mar subsistiría. Estaba convencido, además, que el bergantín-goleta era una realidad a corto plazo y el crucero una mera expectativa con plazo imposible de precisar.

Sostenía, conjuntamente, que un buque a vela pintado de blanco, fondeado en cualquier bahía extranjera y con la bandera nacional flameando en su asta de popa, sería la mejor embajada y la mejor propaganda que Chile podría presentar. Aparte de la admiración que causaría en esas circunstancias, su presencia tendría llegada a todos los niveles sociales donde se encontrara, no sólo a los de elite, como sucede primariamente en el caso de las embajadas y de la diplomacia tradicional. Su costo de operación sería mínimo, agregaba el almirante, por cuanto no requiere de combustible para su propulsión, lo que le permitiría un mayor tiempo en la mar ; y la vela, en su concepto, era el mejor medio para formar a los nuevos marinos, quienes, más adelante, tendrían tiempo para estudiar electrónica y las otras disciplinas que exige la tecnología naval, a lo largo de una carrera de más de treinta años, durante la cual nunca se termina de estudiar ni de aprender.

Estábamos a fines de noviembre cuando llegó nuevamente a Santiago el comandante Leopoldo Boado. Llamó a la Subsecretaría en cuanto arribó para preguntar si se le podría recibir esa misma tarde, pues traía una proposición que creía podría serle de interés al almirante. Se le respondió que concurriera inmediatamente después de las 18 :30 horas, lo que hizo junto a don Eduardo Viada. Esta vez portaba una especie de cartapacio con varias copias de planos, todas de un color ligeramente morado, obtenidas a ferropusiató, como era la técnica de la época para lograr las reproducciones.

La primera de las copias que extrajo, de unos dos metro de largo por uno de ancho, mostraba el "Juan de Austria" visto por su costado de babor, a una escala grande que me parece era de 1/50. Mientras el comandante Boado extraía y desdoblaba otras copias, extendí aquella sobre la amplia cubierta de la mesa-escritorio del Subsecretario, y valiéndome de un lápiz bi-color, azul-rojo, de esos hexagonales que se encontraban en todas las oficinas fiscales, coloreé y transformé en bandera chilena la española con franjas, pero sin sus colores, que la silueta del buque mostraba en el asta de popa ; con el azul del mismo lápiz pinte el jack, en su pequeña asta de proa, y escribí las letras ESMER - las cinco primeras de

ESMERALDA - en el sector de babor del coronamiento, que alcanzaba a mostrar el plano.

Al parecer esas enmiendas a la copia del plano fueron del agrado del almirante, pues bosquejó una sonrisa decidora.

El comandante Boado, después de explicar varios detalles en las diferentes copias a la vista y responder una cantidad de preguntas, hizo saber al almirante que en la autoridades españolas había asentimiento para entregar a Chile un bergantín-goleta, como forma de cancelación del crédito impago, información que apoyó el Ministro señor Viada, pero, agregó aún no había decisión acerca de si se construiría un nuevo buque para este efecto, o se transferiría el "Juan de Austria", que estaba próximo a ser lanzado en los astilleros de Echavarrieta, en Cádiz. Para llegar a una determinación se esperaba el resultado de una evaluación conjunta que estaban efectuando la Armada y el Instituto Nacional de Industrias, INI, equivalente a lo que era, entonces, nuestra Corporación de Fomento a la Producción. El resultado de ese análisis no tenía fecha definida de término, pero se esperaba para pronto.

Esta situación dió origen a nuevos y frecuentes contactos con el embajador Doussinague, hasta que en los últimos días de enero de 1951 llegó la confirmación de la entrega del "Juan de Austria", lo que el almirante Espina comunicó de inmediato al almirante Torres, quien, ante la nueva situación, acogió la definición e instruyó al almirante Espina para plantearla al Ministro de Defensa y al Presidente de la República, quien hizo presente al Ministro Infante su interés para que cursara con la mayor celeridad la tramitación administrativa que suscitaría la transferencia oficial del buque. A esas alturas el almirante Espina ya no hablaba del "Juan de Austria" sino que del "Esmeralda".

Aproximadamente un mes después, cuando el almirante Espina se encontraba próximo a cumplir su nueva destinación, como Comandante en Jefe de la II. Zona Naval, el embajador Doussinague le hizo entrega de la invitación que la Armada española había extendido para que visitara oficialmente España, entre el 14 y el 31 de marzo, en compañía del capitán de fragata don Marcelo Malbec Lira y de su ayudante el teniente 1º Carlos Chubrétoich Alvarez.

Con la autorización que concedió el Comandante en Jefe de la Armada, y tramitado el Decreto Supremo N° 153 del Ministerio de Relaciones Exteriores, del 7 de marzo de 1951, el domingo 11 de ese mes se inició el viaje desde el aeropuerto de Los Cerrillos, con cambio de avión en Buenos Aires al día siguiente. Se continuó en un DC-4 de Iberia, que con escalas en Montevideo, Río de Janeiro, Natal e Isla de la Sal, en el grupo de las de Cabo Verde, nos dejó en Madrid a mediodía del miércoles 14.

Muchos párrafos sería necesario emplear para una narración detallada de esa interesante visita a España. Por ello sólo me limitaré a señalar que comprendió

varias etapas, todas de sumo interés, que abarcaron aspectos históricos, culturales, sociales y otros de orden profesional y de trabajo, cuya culminación fué una audiencia con el Jefe de Estado, generalísimo don Francisco Franco Bahamonde. Todo se inició con una gira que nos permitió conocer las bellezas de Andalucía y del sur de España, con recorridos y detenciones en ciudades de gran riqueza histórica y profusas raíces artísticas y culturales, como Granada, Málaga, Algeciras, Tarifa, Sevilla, Córdoba y Toledo.

En lo que concierne al aspecto profesional de la visita, destacó la permanencia en Cartagena para conocer las instalaciones de esa gran base naval, con su Escuela de Submarinos - en la que durante la guerra civil no libró con vida ni tan sólo uno de su alrededor de cien oficiales - y la planta de la empresa Bazán - la equivalente a la de Asmar (T) - donde se encontraba en construcción un submarino y una fragata de la clase "Alava". Después Cádiz donde el "Juan de Austria" se encontraba en un dique seco, con el 75%, aproximadamente, de avance en su construcción.

Los planos del buque eran, básicamente, los del "Sebastián Elcano" con algunas pequeñas correcciones que la experiencia había señalado conveniente realizar para llevar a un mejor nivel las condiciones generales del buque.

El "Juan de Austria" fué recorrido en detalle por el almirante, a pesar que su cubierta principal no estaba terminada : tenía todos los baos a la vista sobre ellos unos cuantos tablonos sobre los que se podía pasar con dificultad y preocupación. En la reunión que hubo en el astillero, al término de la visita, con los ejecutivos y los constructores navales, se dejó constancia de la necesidad de hacerles modificaciones a los planos y al buque, para adecuarlo mejor a las necesidades y requerimientos de nuestra Armada. Ello se haría, en definitiva, cuando llegaron los inspectores chilenos de su construcción.

El martes 27 de marzo, a las 10 :00 horas, tuvo lugar en el Palacio de El Pardo la audiencia que el Jefe de Estado concedió al almirante Espina. Tras los honores que le rindió la Guardia Mora en el frontis del histórico edificio, se ingresó a él para alcanzar hasta la sala ante el despacho del generalísimo. Al abrirse la puerta la entrada a éste, el Edecán, coronel Peral, hizo pasar al almirante y a quienes le acompañábamos, el comandante Malbec y yo.

Tras un saludo cordial al almirante, y en seguida a nosotros dos, expresó su agrado por el motivo de la presencia en España de tan alta autoridad naval y del gobierno de la República de Chile. A continuación preguntó al almirante si el "Juan de Austria", en lo que había podido apreciar, se conformaba a su idea y a lo que la Armada aspiraba a tener. Después de un cambio de ideas al respecto

dejó de manifiesto su satisfacción porque gracias a la negociación realizada había resultado posible cumplir con un anhelo de nuestra Armada y saldar un compromiso de larga data que había contraído España con nuestro gobierno. Continuó haciendo un resumen muy completo del momento económico y social por el que atravesaba su nación, y terminó con una referencia a nuestro país, en la que denotó bastante conocimiento e interés por lo que ocurría en él. Su forma de expresarse fué muy abierta y sencilla, creando una atmósfera de agrado que hizo dejar de lado cualquiera aprehensión que se pudiera haber tenido al estar frente a un hombre - un estadista y un militar - que había establecido un hito muy definido en la historia de la humanidad. Su llaneza y naturalidad, durante el curso de la entrevista, resultaron gratamente sorprendentes e inesperadas.

Los dos días que siguieron a la audiencia fueron de intenso trabajo para el almirante, quien debió sostener entrevistas con el Subsecretario de Marina, almirante marqués del Valterra, con la cabeza ejecutiva del Instituto Nacional de Industrias, con el almirante Jesús María de Rotaèche, Director de Bazán, la empresa que se había hecho cargo del astillero de Echavarieta, constructor del "Juan de Austria", y con el Ministro de Marina, almirante don Francisco Regalado, para dejar establecidos los términos definitivos de la negociación, a los que se llegó, afortunadamente sin mayores dificultades, el 28 por la tarde. Al día siguiente, el de la víspera del regreso a Chile, en una ceremonia que se realizó en el Ministerio de Marina, el almirante Regalado hizo entrega de la Condecoración Gran Cruz del Mérito Naval al almirante don Pedro Espina. Al comandante Malbec y a mí nos impuso la Cruz de Mérito Naval con distintivo blanco.

En la palabras de agradecimiento de esas distinciones el almirante Regalado se refirió a los méritos del almirante Espina, que con su tesón y cariño por su Institución había logrado para ella la transferencia del buque-escuela que necesitaba, y a la satisfacción del gobierno español, por que gracias a esa circunstancia le era posible saldar el compromiso que mantenía con nuestra nación. Agregó que sólo cabía esperar que los trámites que debían realizar ambos gobiernos, para que el proceso culminara debidamente, se cumplieran sin interrupciones ni impedimentos, ofreciendo su colaboración para tal efecto.

El almirante Espina agradeció las distinciones otorgadas, refiriéndose, en seguida, en términos de mucha satisfacción, al éxito de la gestión, obtenido gracias al generoso apoyo que recibió, primeramente de la representación diplomática española en Chile, encabezada por el embajador don José María Doussinague, y, en seguida, del gobierno y de la Armada de España. Finalizó su intervención expresando sus agradecimientos y su sincero reconocimiento al señor Ministro de Marina y a las autoridades navales, por la invitación que le brindó, junto a sus asesores, la oportunidad de conocer parte de la cultura, de la historia y del alma de España.

A la mañana siguiente, sábado 31, se inició el regreso a Santiago. El Almirante no podía ocultar su agrado y complacencia por el resultado obtenido, que le permitía a la Armada lograr sin costo alguno, el buque-escuela que hacía años esperaba.

“Juan de Austria”, rebautizado oficialmente B.E. “Esmeralda”, tuvo un proceso lento de terminación de su construcción. Entró en servicio sólo en 1952 y quedó transferido oficialmente a Chile en mayo de 1953. A esa fecha el almirante Espina ya había obtenido su retiro de la Armada ; el general don Carlos Ibañez del Campo había reemplazado a don Gabriel González como Presidente de la República y el almirante don Enrique Lagreze Echavarría había asumido como Comandante en Jefe de la Armada, relevando al almirante don Danilo Bassi Galleguillos, quien había sucedido al almirante Torres.

El primer comandante del B.E. “Esmeralda” fué el capitán de navío don Leopoldo Fontaine Nakin, quien al haber sido promovido a contralmirante antes que el buque entrara en servicio, debió regresar al país. Fue relevado por el capitán de navío don Horacio Cornejo Tagle, que condujo el buque a Valparaíso.

El tiempo, el gran amigo de la verdad, se encargó de darle la razón al almirante Espina. El B.E. “Esmeralda”, pintado de blanco y con el pabellón nacional izado en el asta de popa, ha sido la mejor embajada que ha tenido Chile en todas la latitudes que reiteradamente ha visitado. Sus cientos de miles de millas navegadas, impulsado por los vientos de todos los cuadrantes, y que su corredera ha registrado, han contribuido poderosamente a la formación profesional de más de cuarenta generaciones de oficiales y grumetes de la Armada. Pero fué una pena para el almirante que el B.E. “Esmeralda”, obra enteramente suya, no hubiere sido, finalmente, conocido por él. Por esas cosas a las cuales no es posible encontrarle explicación, desde que en Cádiz recorrió su estructura en plena etapa de construcción, no volvió a pisar su cubierta. El nombre del almirante Espina no estuvo incluido entre los de las personalidades que la Armada invitó a participar en la ceremonia de celebración que siguió al arribo del buque en Valparaíso. Tampoco lo fué en otra ocasión alguna. Bajó a la tumba un día de abril de 1976, sin haber estado jamás a bordo del B.E. “Esmeralda” que fué producto exclusivo de su esfuerzo y de sus mayores desvelos.

Por mi parte me siento muy honrado por haber contribuido, aunque en una escala muy limitada, a esa gestión tan exitosa del almirante Espina, desconocida por muchos debido a que su natural modestia se opuso a su divulgación, pero que transcurridas ya casi dos décadas desde que nos dejó para siempre, sin pretender la transgresión de esa constante de su acostumbrado proceder, he estimado que, con su Ayudante de Ordenes y testigo fiel de los pormenores que rodearon la adquisición

del B.E. "Esmeralda" para la Armada de Chile, es mi obligación y de toda justicia para él darla a conocer.

Termino recordando que el embajador don José María Doussinague, quien fué pieza clave en los momentos decisivos de la negociación de transferencia del "Juan de Austria", se le ha perpetuado su nombre, por la destacada actuación que tuvo frente a la representación diplomática de su país en Chile, con la denominación de una hermosa calle de la comuna de Vitacura en la ciudad de Santiago.

