



Desde el cuarto de máquinas

Vicealmirante de la Reserva Activa Luis Alberto Ordóñez Rubio, Ph.D.
Presidente del Cuerpo de Generales y Almirantes en retiro, FF. MM. de Colombia

¡Guantánamo!

La base naval de Guantánamo, estigmatizada hace algunos años por haber sido seleccionada como lugar de reclusión de peligrosos terroritas, fue por mucho tiempo el centro de entrenamiento de la flota naval de Estados Unidos y también de países amigos. Allí, con una importante infraestructura y personal altamente calificado, en muchas ocasiones se prepararon buques colombianos elevando los niveles de alistamiento para el combate y estrechando las relaciones con el aliado del norte. Esta historia cuenta la experiencia del ARC Boyacá, destinado a entrenamiento en esa base después de haber sido sometido a reparaciones mayores en Mayport en 1982, y la forma como se instituyó la destinación de las fragatas misileras, principalmente, así como de otros bu-

ques colombianos a instrucción periódica en esa base.

Las unidades mayores

El ARC Boyacá era una de las unidades mayores de la flota y la más operativa para esa época. Compartía las responsabilidades con el ARC Santander y el ARC 7 de Agosto, bastante limitado este último en sus capacidades operativas, por su parte el ARC 20 de Julio solo servía como alojamiento de personal en el muelle de BN-1. También estaba un buque de apoyo, tipo petrolero, el ARC Tumaco. Tres remolcadores de mar asumieron las operaciones de patrullaje y soberanía. Dos de ellos, el ARC Pedro de Heredia y el ARC Rodrigo de Bastidas, de manera casi permanente en el área de San Andrés, Providencia y las islas del norte. La marina traba-

jaba arduamente en la consecución de los reemplazos para sus buques capitales, por lo que ya se escuchaba de unas corbetas portuguesas y un poco más adelante de las alemanas.

El Boyacá era un destructor escolta de la clase "Courtney" construido en la posguerra y transferido a la Armada Nacional en 1972. Era un buque muy marino, con casco de acero y superestructura de aluminio, su propulsión era de vapor. Contaba con dos calderas que producían vapor recalentado a 600 libras de presión, una turbina para marcha avante y otra de menor tamaño para dar atrás. Solamente tenía una hélice, lo que hacía su maniobrabilidad difícil a pesar de que tenía dos timones. Su gran capacidad era antisubmarina por lo que contaba con un magnífico sonar,

dos torres triples de torpedos y cargas de profundidad. El armamento de superficie se limitaba a un cañón de 3.50". Una particularidad importante era la de contar con un generador de emergencia movido por una turbina de gas, algo muy novedoso para la época. Desafortunadamente nunca pude verla operando pues era una tecnología que superaba las capacidades técnicas y logísticas de la época. El ARC Boyacá sirvió a la Armada Nacional hasta el año 1994 y tras su desactivación fue partido en secciones para poderlo transportar en camiones a la represa de Guatapé, en Antioquia, con la intención de preservarlo como museo y atracción turística, proyecto que nunca se finalizó por motivos económicos quedando las partes esparcidas al lado de la laguna.

Las reparaciones mayores

Pasó todo el año 1981 sin que se concretara la comisión a Estados Unidos. Por fortuna el Boyacá era un buque muy operativo y las jornadas en el mar mantenían ocupada a la tripulación que en varias ocasiones había perdido la esperanza de viajar a reparar su buque. Finalmente, y aunque muchos eran escépticos, en 1982 el buque zarpó con rumbo a la base naval de Mayport en la Florida. Aparte de la tripulación iban los cadetes que harían el crucero del ARC Gloria de ese año. El buque escuela venía de España después de un periodo largo de mantenimiento, para ahorrar tiempo la travesía iniciaría en

ese puerto y no en Cartagena de Indias como era costumbre.

Las reparaciones del Boyacá se programaron para un máximo de ochenta y nueve días y se llevaron a cabo con el buque atracado al muelle. Allí el sistema de mantenimiento intermedio del base denominado como SIMA, Short Intermediate Maintenance Activity, hizo un trabajo de alto nivel técnico que abarcó principalmente las máquinas, pero también la renovación del cañón por uno remanufacturado, la puesta en servicio de las torres lanzatorpedos, así como mantenimiento a los principales equipos de cubierta. Desafortunadamente la parte de electrónica no se actualizó completamente y el buque mantuvo limitaciones en sensores, mesas tácticas y control de tiro. Su gran potencial seguiría siendo la capacidad antisubmarina. Por lo demás el Boyacá quedó muy bien, pues en paralelo la tripulación hizo una excelente labor de recuperación de cubiertas, mamparos y áreas interiores. El trabajo fue arduo pero fructífero, lo que le garantizó una larga vida.

El entrenamiento

Por una gestión del Comandante de la unidad, el señor Capitán de Fragata Jorge Orjuela Pérez, la Marina de los Estados Unidos autorizó que antes de arribar a Colombia la tripulación pudiese tener un entrenamiento intensivo en la Base Naval de Guantánamo en la isla de Cuba, de manera que al largar cabos la unidad puso proa a esa nueva experiencia. Muchos tripulantes desconocían la existencia



Foto: https://1.bp.blogspot.com/-wGEylitUFaU/UaQeWlInk_1/AAAAAAAAAAw/pwAfRsqs5Oo/s1600/86b27013-e038-49c6-ab3e-7d198430db2e.jpg



Foto: https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Guantanamo_Bay_Navy_Exchange_and_BEQ.jpg



Foto: <https://www.nytimes.com/es/2017/06/21/espanol/opinion/el-futuro-de-la-base-de-guantanamo.html>

de esa base y ninguno sospechó que podría llegar a visitarla. Tras varios días de navegación, que además fueron de intenso trabajo pues el buque requería aún de algunos ajustes y mucho aseo, se avistó la isla de Fidel Castro y algunas horas más tarde el Boyacá atracaba en el muelle asignado. La base está localizada en el extremo sudeste de la isla, en la bahía del mismo nombre, la cual además sirve de canal de tránsito para los puertos cubanos localizados en su interior. Con mucha frecuencia veíamos pasar los barcos de la ex Unión Soviética, con la hoz y el martillo en sus chimeneas, que surtían a la isla ante el bloqueo de Estados Unidos.

El entrenamiento empezó casi de inmediato y se prolongó por dos semanas, abarcaba toda la parte operativa. Iniciaba cada día con el alistamiento para zarpe que se convirtió en la parte más difícil. La revista empezaba desde las sentinas, las cuales deberían estar perfectamente limpias, pasando luego por todos los compartimientos donde las listas de verificación eran revisadas detenidamente. Si no se lograba un mínimo de puntos el buque no podía zarpar y las consecuencias eran funestas para la calificación de toda la unidad. Luego venían todos los ejercicios reales de canal barrido, baja visibilidad, pérdida de gobierno, formaciones, traspaso de carga, aprovisionamiento en el mar y zafaranchos de todo tipo: combate, incendio, inundación, en fin, una rutina extenuante y muy cercana a la realidad del combate naval pero desde luego con las limita-

ciones de un buque antiguo y sin mayores capacidades de detección y de procesamiento de información en su CIC. El regreso a puerto era tarde y luego en la noche se debía trabajar en alistar nuevamente la unidad para el día siguiente. El aliciente era ver como el nivel de entrenamiento mejoraba con cada práctica. La tripulación terminaba extenuada y no había posibilidad de salir francos.

Los días en que no se zarpaba se hacía entrenamiento en tierra, especialmente en control de averías. La idea era que se pudieran sentir los efectos de las llamas, el humo y las inundaciones y así desarrollar las habilidades necesarias para poderlas afrontar en caso real abordado. Se logró capacitar a varios líderes de grupo de reparación y generar equipos humanos coordinados y bien preparados.

Guantánamo Bay

La historia cuenta que la base se instaló, de común acuerdo, en el año 1903, aunque la presencia de tropas de Estados Unidos se remonta a 1898 cuando ambas naciones mantenían relaciones y Cuba había recibido apoyo norteamericano en la guerra por la independencia de España. Se trata de un convenio de arrendamiento por una suma irrisoria hoy en día, por no haberse actualizado su valor, y la cual dicen que Cuba no cobra.

La base es totalmente autónoma; produce agua y genera la electricidad que necesita. Todo el aprovisionamiento viene de afuera por vía marítima o aérea.

Cuida la frontera con tropas de Infantería de Marina, Marines, y para esa época en que tuve la oportunidad de visitar el límite con Cuba, mantenían un extenso campo minado y garitas de ametralladoras para protección de la unidad militar.

Como una particularidad, el mar alrededor de la isla adquiere profundidad muy rápido, de manera que una vez los buques salen de la bahía de Guantánamo da la posibilidad de efectuar operaciones navales muy cerca de tierra, bien sean de entrenamiento o reales.

Las fragatas misileras

Como una buena práctica, y seguramente con la experiencia del Boyacá, la Armada decidió que las fragatas construidas en Alemania y comisionadas en 1983 y 1984 tuviesen una fase de entrenamiento en Guantánamo. Buena decisión, pues esa experiencia permitió probar la doctrina de operaciones y consolidar los equipos de trabajo. A diferencia del antiguo destructor escolta los nuevos buques contaban con todas las capacidades y con los equipos electrónicos operativos y de última tecnología, de manera que el entrenamiento se hizo más fructífero e integral, abarcando todas las guerras y forzando a la tripulación a dar lo máximo.

El ARC Independiente fue la última unidad en ser entregada por el astillero HDW. Se recibió el 26 de junio de 1984 y permaneció por cuatro meses más en Alemania en manos de la tripulación colombiana. Durante ese tiempo se siguieron

haciendo ajustes, calibraciones y continuas operaciones en el mar para que el astillero lograra los estándares requeridos por la Comisión Inspector, pues se había decidido que fuera el buque prototipo y el referente para el afinamiento definitivo de las otras tres fragatas ya en Colombia y en periodo de garantía.

La FM-54 arribó a Cartagena en plenas fiestas de noviembre y unos días más tarde zarpó para Guantánamo, bajo el comando del señor CN Jorge Beltrán (q.e.p.d), a su fase de tres semanas de entrenamiento. A diferencia del Boyacá; construido y operado por años por la US Navy, los buques alemanes eran todo un enigma para los instructores; en poco espacio estaban concentradas todas las capacidades para guerra de superficie, antiaérea, antisubmarina y electrónica. Contaban con tripulación reducida por los altos niveles de automatización, solamente dos grupos de reparaciones y una doctrina diseñada por colombianos. Para el autor de este artículo, esa segunda experiencia en Guantánamo fue mucho más productiva e indudablemente se aprendió a sacarle todo el potencial a unos buques de guerra realmente maravillosos y con grandes capacidades, como el tiempo lo ha demostrado.

Sin embargo, mi mejor experiencia fue en 1992, a bordo del ARC Caldas, cuando por tercera vez y ocupando el cargo de Ingeniero Jefe, visitaba Guantánamo. Para los buques colombianos era de las últimas idas a esa base, pues por

decisión de la Navy se cambió el lugar de entrenamiento de la flota y por parte de Colombia se desarrolló el proyecto de convertir a la Base Naval de Bahía Málaga en centro de entrenamiento. En esa ocasión coincidieron varios hechos: las tripulaciones colombianas ya estaban maduras y muy experimentadas; los instructores de la Navy ya conocían los buques, sus capacidades y los procedimientos, pero además se había implementado la metodología de los instructores de abordaje, lo que permitía que algunos tripulantes sirvieran de evaluadores de los equipos de trabajo y ellos a su vez fueran calificados por los norteamericanos. Grandes retos para el señor CF José Luis Cuenca, Comandante de la Unidad, pues había mayor exigencia. Varios oficiales y suboficiales logramos calificarnos como instructores de la US Navy. La motivación de estar en comisión en el exterior y la oportunidad de adquirir a muy buen precio presentes para la familia, fueron estímulos que reforzaron el espíritu luchador que siempre distingue a los marinos colombianos.

Para ese entonces también la base de Guantánamo contaba con todas las facilidades de cualquier ciudad en territorio americano: restaurantes, almacenes libres de impuestos, lugares de esparcimiento y además una población flotante mucho mayor de la encontrada en las dos ocasiones anteriores ya que había un componente del Ejército (Army), que tenía la misión de atender los campamentos de refugiados haitianos

que salían de su isla buscando oportunidades y muchas veces naufragaban en el camino hacia Key West y otras áreas de la Florida.

En resumen

Guantánamo marcó una época donde generaciones de marinos colombianos se prepararon al más alto nivel en operaciones en el mar. La experiencia de conocer y vivir en una de las bases más emblemáticas y llena de historia, enriqueció y dejó huella en la bitácora personal de quienes tuvimos la fortuna de entrenarnos allí. Aún en las cámaras de tripulación de nuestros buques hay partes de los drones derribados con precisión por las tripulaciones nacionales. Ver a los actuales grupos móviles de entrenamiento, portando sus uniformes y gorras distintivas, demuestran que la cultura adquirida desde aquellas épocas caló y se quedó para siempre en la Armada Nacional. No es solo tener buenos buques sino lograr la amalgama máquina y talento humano; solo así se ganan las guerras en el mar. Han pasado más de veinte años desde que las últimas tripulaciones colombianas visitaron Guantánamo. En la actualidad todo el entrenamiento se hace por cuenta propia y se prueba en las operaciones multinacionales de entrenamiento, como Unitas, Panamax, Rimpac, entre otras. O las reales contra el narcotráfico, como Orión en sus cinco versiones llevadas a cabo hasta la fecha. 