

Los pasos de la Armada para renovar su flota y aumentar capacidades de combate

El proyecto Escotillón IV avanza a paso firme para materializar la construcción de cuatro buques multipropósito, dos de los cuales ya están en camino. Desde la institución destacan el respaldo que significa para este proceso el Plan Nacional Continuo de Construcción Naval (PNCCN) y anticipan la intención de impulsar nuevas fragatas y submarinos en procesos paralelos.

La modernización de la flota naval chilena avanza a velocidad crucero con la construcción de cuatro buques, dos de los cuales se encuentran financiados con recursos asignados a la Armada por la Ley de Financiamiento de Capacidades Estratégicas.

“En los últimos años, hemos avanzado decididamente en la modernización de nuestras capacidades”, expuso el comandante en jefe de la Armada, almirante Juan Andrés De La Maza, durante su discurso, el 21 de mayo, durante el homenaje a los Héroes de Iquique. Agregó que la política nacional continua de construcción naval garantiza que “los buques que necesitaremos en el futuro podrán construirse en territorio nacional, transformando una necesidad estratégica, en una oportunidad para impulsar el desarrollo tecnológico, la industria nacional y el empleo, que beneficiarán a todo el país”.

El almirante De la Maza enfatizó que, en tiempos en que las necesidades son muchas y los recursos escasos, “esta política, que involucra no solamente a los astilleros y maestranzas de la Armada, sino a toda la industria naval del país, no es solo una inversión en acero y sistemas; es una apuesta por la investigación y la innovación tecnológica, por el desarrollo de toda la industria nacional, y por una autonomía estratégica in-



EN LOS ASTILLEROS DE ASMAR, EN TALCAHUANO, AVANZA EL DESARROLLO DE NUEVAS NAVES OPERATIVAS.

dispensable en un escenario internacional cada vez más competitivo y tensionado”.

PLAZOS Y AVANCES

Desde la Armada comentaron que, el primero de los dos buques multipropósito considerados en la Fase I del Escotillón IV, “presenta un 80% de avance en su estructura, mientras que, considerando la instalación de sistemas y las pruebas, el progreso global es cercano al 60%”. Desde esta perspectiva, la botadura, momento en que el bu-

que será bautizado y lanzado al agua, está prevista por contrato para septiembre de 2026. Mientras que su incorporación al servicio será en diciembre de 2027.

No obstante, desde la Armada consideran que esta fecha podría anticiparse debido “al buen ritmo de construcción alcanzado por Asmar, favorecido por las eficiencias propias de una construcción en serie”. Es así como, el 3 de junio, se realizará el corte de la primera plancha en los Astilleros y Maestranzas de la Armada, en Talcahuano, para iniciar formalmente la construcción del segundo buque. Una vez que el primer buque haya sido lanzado al mar, en septiembre, se iniciará el ensamblaje de bloques de esta segunda nave.

Se espera que esta nueva obra naval tenga tiempos más acortados de construcción, debido al aprendizaje previo con el primer buque. “No obstante, la provisión de sistemas, componentes y equipos provenientes del extranjero está sujeta a los tiempos de producción y entrega de proveedores internacionales”, advirtieron.

EL PLAN FRAGATAS

Aún no hay certeza de la fecha de inicio del próximo paso en el camino de la modernización

“Esta política no es sólo inversión en acero y sistemas; es una apuesta por la investigación y la innovación de la industria nacional”.

Juan Andrés De la Maza
Comandante en Jefe
de la Armada

de la flota naval nacional, puesto que aún se deben realizar ajustes legislativos tanto en la Ley de Navegación como en la Ley de Financiamiento de Capacidades Estratégicas. “Tal como ha sido presentado al Ministerio de Defensa Nacional, la renovación de las capacidades de combate de superficie y submarinas debiera iniciarse dentro de esta década”, comentaron desde la Marina.

Y agregaron que la intención es iniciar la construcción de nuevas fragatas al comienzo de la próxima década. “Esto irá en paralelo con la renovación de capacidades marítimas, parte de la flota auxiliar en astilleros nacionales, la sustitución de

aeronaves con vida útil cumplida y la construcción de nuevos submarinos en el extranjero. La experiencia acumulada con el rompelielos Almirante Viel -destacaron- demuestra que nuestro país está en condiciones de abordar construcciones navales de alta complejidad”.

Desde la Armada ya comienzan a observar una reducción de la dependencia externa para la importación, gracias al impulso que han dado al desarrollo de tecnología nacional. Siguiendo el ejemplo de países con características similares, aspiran a que, en el futuro, al menos el 60% de los sistemas integrados de los buques de combate provenga de capacidades tecnológicas desarrolladas en Chile.

La Marina chilena, a diferencia de otros países, cumple distintas funciones: defensa nacional, autoridad marítima, servicio de búsqueda y salvamento, apoyo a la seguridad interior en estados de excepción, asistencia en catástrofes, soporte logístico esencial para la soberanía y la ciencia en la Antártica, conectividad territorial con zonas aisladas. De allí que, desde esta institución, destacan que “la reconocida capacidad técnica para operar, mantener y extender la vida útil de sus activos”. No obstante -enfatizan-, “existen límites razonables en cuanto a disponibilidad, mantenimiento y obsolescencia”.

Se refieren a que antagónicas de algunos medios superan las cuatro o cinco décadas de servicio. En el caso del Buque Escuela “Esmeralda”, cumplirá 79 años. Mientras que las fragatas tienen una edad promedio superior a los 34 años y los submarinos U-209, 41 y 43 años. Por otro lado, las lanchas misileras, cumplen ya más de 50 y las aeronaves P-3ACH, más de 60.

“Se requiere una definición de Estado sobre la Marina que Chile necesita para el futuro. Hoy contamos con la experiencia, capacidad intelectual e industrial para enfrentar ese desafío, pero también se requiere voluntad nacional, visión de largo plazo y confianza en nuestras capacidades como país”, concluyeron. ■

Buques de transporte multipropósito

- 110 metros de eslora.
- 21.8 metros de manga.
- Desplazamiento aproximado de 8.000 toneladas.
- Autonomía que alcanza las 7.000 millas náuticas.
- Velocidad máxima superior a los 17 nudos.
- Están diseñados para transportar carga general y material rodado, operar con helicópteros y en clima frío, por ejemplo, en campañas antárticas.
- Aunque concebidos como plataformas anfibas, su diseño contempla capacidades duales para actuar ante emergencias y apoyar la acción del Estado en zonas insulares.