



Desde Caleta Abarca a Corea del Norte

POR SEGISMUNDO

Fue un golpe tremendo al ego de Kim Jong-un, dictador de Corea del Norte, el colapso del destructor construido en astilleros nacionales al momento de su botadura. Una afrenta a sus logros para modernizar la Armada de su país.

La flota de Corea del Norte en gran parte procede de la Unión Soviética y, al igual que nuestros Lada, estaba pasada de moda y ya no podía competir en el dominio de los mares.

La nave colapsada era la segunda salida de los astilleros propios y marcaba, según la política de Kim, un paso decisivo en el desarrollo del poder naval de Pyongyang.

La nave debía ser botada "de lado" a las aguas oceánicas. El sistema, dicen los expertos, no resultaba apropiado para una nave de cinco mil toneladas. De acuerdo a informaciones periódicas occidentales, la operación no resultó, ya que el barco no avanzó en la línea de bajada y un costado quedó en tierra y otro en el agua, frenándose su salida.

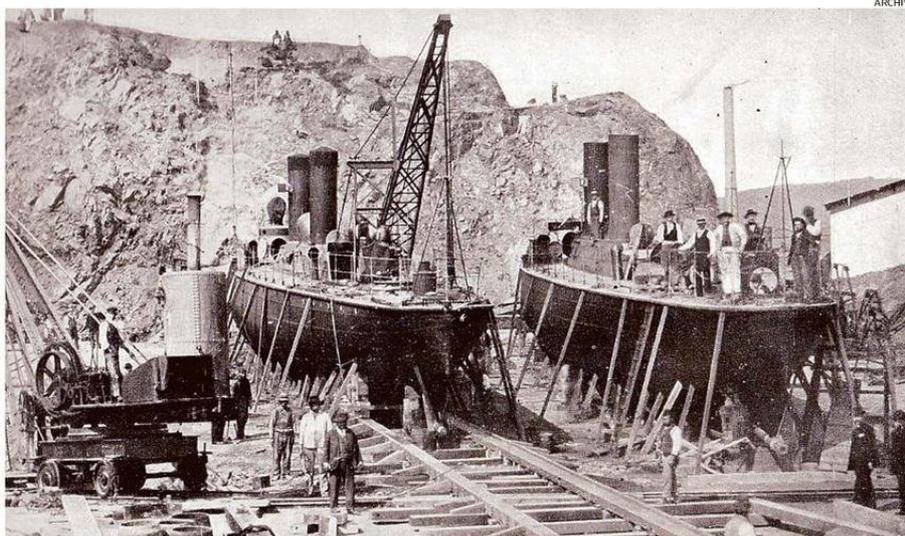
Kim cayó en un berrinche y en medios oficiales declaró que "el accidente provocó un colapso en la dignidad y respeto propio de nuestro Estado". Acusó a los ejecutores del proyecto de "absoluta negligencia, irresponsabilidad y empirismo poco científico".

Sumándose a la ira oficial la Comisión Central Oficial expresó que "el accidente constituye un acto criminal imperdonable y los responsables jamás podrán eludir su responsabilidad".

El caso en nuestro medio daría para un sumario con un fiscal buena persona. Pero allá, para iniciar las sanciones fueron detenidos el ingeniero jefe del astillero, un subdirector administrativo y el jefe del taller donde se construyó el barco. Nada se sabe de ellos.

La nave, como su similar ya en servicio, podría disparar un misil de crucero supersónico y un misil antiaéreo. Estaba dotada de un cañón de 127 milímetros.

Los medios oficiales de Pyongyang no ocultaron la rabia de Kim Jong-un y los anun-



CONSTRUCCIÓN DE DOS DESTRUCTORES PARA LA ARMADA.

cios de sanciones. Trabajar en astilleros de Corea del Norte es tarea peligrosa. El hecho es que el fracaso privó al dictador de un logro al proclamar poder militar en medio de un país acosado por problemas, como la crisis alimentaria que se arrastra desde hace tiempo.

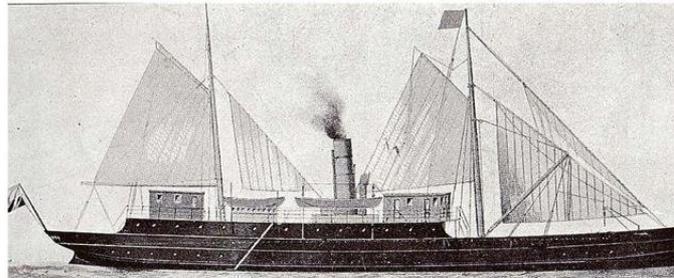
Kim Jong se mantiene en el poder con mano de hierro y se apoya o más bien maneja el Partido de los Trabajadores, lógicamente, único en su "democracia distinta".

Es hijo de Kim Jong Il, quien, a su vez, era hijo de Kim Il Sung, precursor de la dinastía que mantiene el poder.

Kim Il Sung asignaba gran importancia a las comunicaciones internacionales y para ello difundía bien logrados impresos, casi revistas, distribuidos por todo el mundo en diversos idiomas, incluyendo los medios informativos. Hace años recibíamos esos ejemplares dedicados a los "logros" del dictador y al mencionarlo siempre era calificado "como nuestro amado y querido líder", una muletilla que parecía absurda en el buen español de su propaganda obra, sin duda, de bien pagados plumarios generosos en adjetivos.

PUNTA DUPRAT

En nuestro litoral la construcción de naves en el siglo antepa-



EL ESCAMPAVÍA "METEORO".

sado estaba vinculada a la defensa nacional. Un francés, Monsieur Duprat, montó un astillero en el borde costero portuario donde se construía una corbeta para la escuadra. Para el 20 de enero de 1851, a las 12 horas, estaba fijada su botadura. Gran ceremonia que presidiría el almirante Blanco Encalada, con asistencia de otras autoridades. Un obispo bendecía la flamante embarcación.

Pero, informa este Diario, "la corbeta presintió que la marea iba a dejarla fea si no se daba prisa, y llevándose dos puntales por delante entró apaciblemente en aguas del Pacífico, sin esperar el agua del bautismo". Eran las 11 horas.

Blanco increpó a Duprat por adelantarse a la ceremonia que presidiría. Pero él le replicó con un proverbio fran-

cés "las mareas no esperan a los reyes y menos esperarían a los intendentes". El adelanto se debió a que bajaba la marea y las 11 era la hora precisa y "Mr. Duprat, escribe este Diario, halló que unas gotas de agua bendita no aumentarían la profundidad de la bahía". En otras palabras, esperar las 12 significaría que la flamante corbeta quedaría varada, sin fondo, y posiblemente volcada. La denominación de Punta Duprat en la costa porteña es un homenaje al experimentado francés.

Las inquietudes vecinales siempre presentes llevaron al Gobierno a fines del siglo XIX y principios del XX a disponer la construcción de nuevas unidades para la Armada. Así, se construyeron en los talleres de la Sociedad de Maestranzas y Galva-

nización dos destructores.

CALETA ABARCA

Esa empresa operaba en Caleta Abarca, Viña del Mar, y es la mayor industria pesada en la historia del país. Se fabricaban locomotoras, carros de ferrocarril, equipos para la industria salitre, estructuras de acero para grandes puentes ferroviarios del sur, algunos sobreviven, automóviles, y variados equipos industriales para el país y el exterior.

Esta increíble empresa fue creada en Valparaíso en 1860 por el ingeniero británico Ricardo Lever. Se sumó a ella Louis Murphy. El éxito exige nuevos espacios y se traslada a Viña del Mar, donde opera hasta los años 30 del siglo pasado. Desaparece por razones económicas y competencia internacional y da paso en 1946 a la prime-

ra versión del Hotel Miramar.

El lanzamiento de una de las naves encargada por la Armada, el "Meteoro", tendría lugar el 24 de noviembre de 1901, en ceremonia que sería encabezada por el Presidente de la República German Riesco. La nave tenía 45 metros de largo y dos máquinas que entregaban 400 caballos de fuerza. Además de autoridades, cientos de personas se congregaron para ver el lanzamiento. Como madrina fue elegida la esposa del ministro de Guerra y Marina, Elvira Serrano. Quebró en la proa de la nave una botella de champaña francesa y luego se dio el orden de deslizar la flamante embarcación al mar. Se retiran las cuñas de madera, el coloso de acero avanza, pero alguien olvidó retirar un tablón que trabó el timón y el "Meteoro" hizo una curva y embistió al destructor "Guardiamarina Riquelme". Daños por 8 mil pesos de la época, suma importante, en las dos naves.

Explicaciones varias y sigue la fiesta con discursos y hasta felicitaciones.

Pese a la plancha, no ruedan cabezas, no hay sumarios ni detenidos.

Por el contrario, las autoridades se dirigen al Gran Hotel, calle Álvarez frente a la estación, donde la empresa constructora ofrece un suculento banquete. El menú, información de este Diario, se inicia con un consomé real, para luego continuar con corvina al estilo de Montreuil, jamón, salchichón, mortadela, anchoas, sardinas y aceitunas, añadiendo luego filete de vacuno con champiñones, espárragos a la mantequilla, pollo a la plancha con salsa tártara, pavita trufada y ensaladas para dar un toque vegano al festín. Venían luego helados al licor, omelet, queso gruyere, frutas de la estación y un reponedor cafecito.

Todo esto amenizado por una orquesta y regado con los mejores vinos nacionales.

El "Meteoro" naufragó a la entrada del Estrecho de Magallanes el 18 de mayo de 1918. Murieron 18 personas. Tragedia olvidada. Sólo subsiste la anécdota de su caprichosa entrada al mar sin responsables conocidos.