

VIGÍA

REVISTA



Centenario de la Aviación Naval / Reportaje
Oficial Observadora de Paz ONU / Entrevista
70 Años de la Dirección de Educación de la Armada / Aniversario



Subteniente Eduardo Manieu Mantelli



Fotografía del Marinero 1° Fred Parra

Las Unidades de la Escuadra Nacional navegando por la bahía de Valparaíso

CONTENIDOS

REVISTA VIGÍA Nº 432 MARZO DE 2023

<http://www.revistavigia.cl> Prohibida su Venta. Fotografías: Armada de Chile.



22. ACTUALIDAD

Centenario de la Aviación Naval



38. REPORTAJE

Antártica: Apoyo comunidad científica

- 2 FOTOGRAFÍAS
- 4 PALABRAS DEL ALMIRANTE
- 6 VIGILANCIA Y CONTROL DE ESPACIOS MARÍTIMOS
- 10 HOKI MAI: TRAVESÍA ANCESTRAL
- 12 PALABRAS DEL SUBOFICIAL MAYOR
- 14 ENTREVISTA A LA PRIMERA OFICIAL OBSERVADORA DE PAZ ONU
- 18 30 AÑOS DEL COMANDO ANFIBIO Y DE TRANSPORTES NAVALES
- 22 100 AÑOS DE LA AVIACIÓN NAVAL
- 28 PATRIMONIO: CAMPANA DE LA CORBETA "ESMERALDA"
- 31 PLAN ORIÓN: COMBATE AL CRIMEN ORGANIZADO
- 34 CREACIÓN DEL COMANDO DE RESCATE Y SALVATAJE
- 36 DESAFÍOS PARA ACCEDER A LA VIVIENDA PROPIA
- 38 CAMPAÑA ANTÁRTICA 2022/2023
- 40 DEPORTE: VELAS AL VIENTO
- 44 70 AÑOS DE LA DIRECCIÓN DE EDUCACIÓN DE LA ARMADA
- 48 FUNDACIÓN "BLANCA ESTELA"

Revista **VIGÍA**: **Director de Comunicaciones de la Armada**: CN Marcelo Zoppi Pimentel **Director de Revista "Vigía"**: CN Juan Pablo Willumsen de la Fuente. **Editoras**: T1° LT Javiera Andrade Agurto, Laura Reyes C. **Editores Periodísticos**: EaC Daniela Rosa Sartori, PAC Tomás Borrowman Fernández **Diseño y Diagramación**: C1°Sup. (Ats.Grf.) Juan Sebastián Celedón Fuentes, M1°Bas. (Ats.Grf.) Alfredo Bermúdez Gutiérrez. **Fotógrafos**: S1°(C. Ft.) Ricardo Espinosa Díaz. S1°(C. Ft.) Job Suárez Román. S1°(C. Ft.) José Luis Cancino Pereira. S1°(C. Ft.) Erwin Gutiérrez Aranda. S2°(C. Ft.) Sergio Castillo Fuentes. C2°(Com.Adv.) Kristin Martínez Rojas. M1°(Com. Adv.) A Dunkan Yévenes Pérez. M1°(Com. Adv.) Karen Alfaro Cortés. M1° (Com. Adv.) Sebastián Oyanedel. **Distribución**: C2°Med. (C.M.Aut.) Lorena Pérez Zambrano. **Colaboradores de secciones**: Carolina Lavín, Dirección del Museo Marítimo Nacional, M1° (Com. Adv.) Claudio Cisternas Luna, Alessandra Perazzo.

Revista "Vigía" es una publicación mensual de la Armada de Chile. El material gráfico de ésta no podrá ser reproducido, salvo expresa autorización escrita de la Armada de Chile. (DIRECCIÓN DE COMUNICACIONES).

Palabras del Almirante

Hace 100 años, el 16 de marzo de 1923, el entonces Presidente de la República, Arturo Alessandri Palma, firmaba el Decreto Supremo 196, donde la Aviación Naval pasaba a depender exclusivamente de la Marina, nombrándola como una "especialidad inherente y exclusiva de la Armada Nacional". Si bien ya contaba con aeronaves y pilotos, este acto administrativo se considera como el hito fundacional de nuestra Aviación Naval, que pocos años después se fusionaría con la rama aérea del Ejército para dar vida a la que hoy conocemos como la Fuerza Aérea de Chile.

En estos cien años de vuelo, la Aviación Naval ha sabido de historias de esfuerzo, sacrificio y de indudable vocación de servicio. Quienes lucen la piocha del albatros dorado pueden, sin duda alguna, sentirse orgullosos de la singladura que hasta hoy han navegado. Son herederos de marinos aviadores que pusieron todo su empeño e inteligencia en conocer y manejar un arte descubierto pocos años antes, para el beneficio de la Patria y todos sus ciudadanos.

Son ahora una especialidad centenaria, que vio la luz al poco tiempo de haberse inventado el avión, cuando en 1916 los primeros oficiales comenzaron a recibir la instrucción formal para tripular las aeronaves adquiridas por Chile. En esos años, en la permanente búsqueda de la excelencia, notables marinos dieron sus vidas en la temprana aventura de dominar el cielo, demostrando la valentía, entereza y el ineludible espíritu de sacrificio que caracteriza a los herederos de Cochrane y Prat. Esos primeros especialistas en Aviación supieron honrar la memoria de nuestros

héroes, sin espacio para vacilaciones o dudas, marcando así con pulso firme, el track que debían seguir quienes los sucedieran.

Con esa impronta grabada en las alas doradas de la mítica ave que los representa, a lo largo de los años, sus dotaciones han sabido sortear, con profesionalismo y decisión, las vicisitudes que los vertiginosos avances tecnológicos y las distintas necesidades operativas de la Institución les han puesto por la proa. Hoy, como una relevante fuerza dependiente del Comando de Operaciones Navales, pueden presumir de ser un grupo altamente cohesionado y especializado, debidamente capacitado, equipado y entrenado y con una entrega incuestionable al servicio de la Armada. Tal como reza su himno, en su afán permanente por el bien hacer, buscan "volar y en las alas llevar, el dominio del aire y del mar", contribuyendo de manera decisiva a la tarea institucional de salvaguardar el amplio espacio marítimo nacional.

Estoy seguro que se vienen tiempos aún mejores para la Aviación Naval, por lo que les deseo el mayor de los éxitos a todos los especialistas, en servicio y en retiro. Y quiero, finalmente, hacer un sentido homenaje a todos los que, en el cumplimiento de su deber, dieron la vida en acciones aéreas. A ellos, nuestra admiración y respeto, y que sepan que su sacrificio no fue en vano, porque sus herederos, los hombres y mujeres, los aviadores navales, siguen cumpliendo fielmente con su misión.

¡Feliz centenario, Aviación Naval de Chile!



**Almirante
Juan Andrés De La Maza
Comandante en Jefe de la Armada**



Control del mar

Vigilancia y control de espacios marítimos

La pesca ilegal se ha convertido en un problema mundial. Es considerada una actividad ilegítima y una amenaza directa para la conservación y ordenación eficaz de las poblaciones de peces, que genera efectos adversos sobre dichas poblaciones, los ecosistemas acuáticos y la biodiversidad marina, afectando severamente la sustentabilidad de toda la actividad pesquera.



La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) señala que la captura ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR) es un término amplio que engloba una gran variedad de actividades pesqueras, ocurre tanto en altamar como en zonas bajo jurisdicción nacional, puede afectar diferentes etapas de la captura y utilización de los peces y, en ocasiones, puede estar asociada con el crimen organizado.

Se estima que actualmente un tercio de la población de peces del mundo se están capturando en niveles biológicamente insostenibles, siendo incapaces de tener una tasa de renovación aceptable en el tiempo y generando su agotamiento.

Es por ello que se hace relevante la fiscalización, la cual tiene como objetivo verificar que la extracción se desarrolle conforme lo establece la norma y con esto disuadir las malas prácticas generadas en esta actividad.

Fiscalización

La Armada diferencia las actividades de fiscalización que se efectúan dentro y fuera de la Zona Económica Exclusiva (Z.E.E.). Se denominan “OVO” a las Operaciones de Vigilancia Oceánica desarrolladas dentro de la Z.E.E. y “OFPO” a las Operaciones de Fiscalización Pesquera Oceánica, las que tienen por objetivo el monitoreo, vigilancia y control de las actividades pesqueras que se desarrollan en la Altamar adyacente nacional.

El Comando de Operaciones Navales, asesorado por la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR) y la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR), ambas dependientes de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, conduce constantemente las OFPO, las que se llevan a cabo con información abierta de sensores satelitales.

Si bien el monitoreo remoto es una herramienta que permite conocer el panorama de superficie, la fiscalización en el mar es crucial al momento de comprobar cómo opera una flota pesquera. Es por ello que se utilizan aerorexploraciones marítimas a través de aviones navales equipados con radares que detectan naves a 150 millas de distancia y tecnología de punta que permite identificar a algún pesquero que se encuentre realizando labores de pesca en aguas nacionales. Por otra parte, se suma la participación de los Patrulleros Oceánicos (OPV), los que pueden alcanzar los 25 nudos de velocidad y tienen una autonomía de 8.600 millas náuticas. Para facilitar su labor, estos están equipados con un helicóptero embarcado y dos botes rígidos.

Respecto a los medios tecnológicos, cuentan con la Central de Monitoreo y Análisis, dependiente del Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo, (MRCC Chile), la que tiene como función analizar prospectivamente el “panorama de superficie marítimo”, logrando identificar situaciones de interés que puedan afectar la seguridad y/o protección en el área de responsabilidad de búsqueda y salvamento marítimo nacional (área SAR) con el propósito de monitorear y construir un “Escenario Marítimo Reconocido”, cuyo resultado sea pieza fundamental en la toma de decisiones ante situaciones que comprometan las actividades e intereses marítimos del país.

“Este tipo de operaciones no solo permite tener el control sobre la flota pesquera nacional y extranjera, velando por el cumplimiento de las normativas y tratados vigentes, sino también acepta monitorear la posición de

estas naves y tener la capacidad de actuar y coordinar las eventuales operaciones de búsqueda y salvamento que puedan ocurrir en los espacios de responsabilidad del Estado de Chile”, señaló el Capitán de Corbeta LT Gonzalo Townsend, jefe del MRCC Chile.

Sobrevuelos

Las exploraciones permiten llegar al área de interés y son efectuadas por cada una de las Zonas Navales, mediante una planificación, donde se define el área a fiscalizar, cuándo llevar a cabo la actividad y por cuánto tiempo. Lo anterior, es respaldado por antecedentes oceanográficos, comportamiento del recurso, de la flota e historia de la pesquería. Sin embargo, también existen búsquedas que se efectúan sin una planificación previa y que dependen del escenario del momento, denuncias efectuadas por el sector pesquero, o el panorama de superficie obtenido a través de medios electrónicos, que generan la alerta para sobrevolar las zonas en cuestión.

Nuestro país tiene 4 mil 300 kilómetros de costa y está dividido en cinco distritos de búsqueda y rescate marítimo (SAR) desde Arica hasta la Antártica y desde línea de costa hasta la longitud 131 Oeste, lo cual representa más de 26 millones de kilómetros cuadrados de área de responsabilidad marítima.

Para abarcar ese vasto espacio marítimo, la Institución cuenta con aeronaves como el P-3 o P-295, que dependen de la Aviación Naval. De acuerdo al Capitán de Fragata



Cristóbal Rodríguez de Arcas, Comandante del Escuadrón de Exploración Aeromarítima VP-1, los roles principales del Escuadrón son “la exploración aeromarítima, la designación de misiles, la rebusca y ataque antisubmarino, y el reconocimiento electrónico. Dentro de los roles secundarios está el control de tráfico marítimo y la búsqueda y salvaguarda de la vida humana en el mar. Estos aviones poseen distintas capacidades, por lo que podemos actualizar y controlar el tráfico marítimo en tiempo real”.

Es así, como a través de las exploraciones aeromarítimas, se logra mantener un panorama de superficie de las naves que se encuentran realizando tránsito dentro de las aguas jurisdiccionales nacionales y de los barcos pesqueros tanto nacionales como extranjeros, que desarrollan actividades de pesca en la altamar aledaña a nuestras costas. Lo anterior, con el fin de velar por el cumplimiento de los acuerdos internacionales vigentes y la sustentabilidad de los recursos pesqueros.

Durante 2022, los vuelos ejecutados por las aeronaves de exploración, controlaron 168 pesqueros y 172 naves mercantes. En ninguna de las fiscalizaciones efectuadas por la Institución se detectaron operaciones de pesca por parte de naves de pabellón extranjero dentro de la Zona Económica Exclusiva.





Hoki Mai

Travesía ancestral que navega junto a la Armada

43 horas y 46 minutos, ese fue el tiempo que el equipo de remeros del Desafío Hoki Mai tardó en recorrer 500 kilómetros entre Rapa Nui y Motu Motiro Hiva, conocido como isla Salas y Gómez. El itinerario estaba planificado para que fueran cerca de 60 horas de navegación, sin embargo, los marinos hicieron lo imposible.

El inédito viaje contó con la participación de Buzos Tácticos y Comandos de la Armada de Chile, quienes remaron cientos de kilómetros para honrar a sus ancestros. Contaron siempre con el respaldo de la Armada, la que proporcionó seguridad y logística en todo momento desde el OPV 82 “Comandante Toro”.

Si esta instancia ya iba a ser muy especial para la cultura polinésica, más aún lo sería para el Teniente 1° BT Ángel Toloza Riroroco, quien proviene de Rapa Nui y que fue invitado a participar en la travesía en representación de la Armada junto al Cabo 1° Juan Aranguiz, el Cabo 1° IM Juan Cifuentes y en compañía del Cabo 1° Franco Morel y del Cabo 2° Jorddy Sandoval.

Tres de ellos son Buzos Tácticos y dos Comandos, por ende, su formación tanto física como militar ha estado ligada a las actividades de largo aliento, tal como lo es la natación y especialmente el remo, cualidades ideales para sumarse a la dotación del Vaka Ama.

Los cinco marinos que navegaron en la canoa desde Hanga Piko a Motu Motiro Hiva son representantes de una cultura ancestral, y en la que la Armada de Chile se ha vinculado estrechamente por más de ciento treinta años, en donde nuestra institución presta apoyo en las más variadas tareas que se requieran en Rapa Nui, logrando una fuerte conexión entre los habitantes y la Marina. En esta ocasión, el OPV 82 “Comandante Toro” prestó todas las ayudas necesarias para continuar con este viaje: seguridad, logística, alimentación y descanso.

Para mantener la dirección en los 500 kilómetros recorridos, el equipo liderado por el número 4, su capitán, utilizó un rumbo fijado antes de iniciar la travesía. Sin embargo, para evitar que en la noche perdieran el trazado, el peperu último hombre en la formación del Vaka Ama, debía corregir la trayectoria de la embarcación, la que se hizo con ayuda de una brújula y en comunicaciones con el buque OPV 82 “Comandante Toro”.



Si bien los bogantes se prepararon previo al encuentro tanto en el Comando de Fuerzas Especiales (COMFUES) como en Rapa Nui junto a los isleños, la exigencia era muy alta: remar sin parar en turnos de cuatro horas hasta llegar a la isla Salas y Gómez, por lo que el desgaste físico fue un elemento a considerar a la hora de enfrentar este desafío.

A bordo de un Vaka Ama, canoa ancestral polinesia, la formación de remadores incluyó a cinco servidores navales invitados por la Organización No Gubernamental (ONG) Hoki Mai, la que inició su travesía desde Hanga Piko o “bahía escondida”, en Rapa Nui, para dirigirse en dirección noreste hacia Motu Motiro Hiva, el “islote del ave en el camino de Hira”.

La hazaña tuvo como objetivo reconocer este deporte, concientizar acerca del cuidado de la flora y fauna marina, como también entregar un mensaje de unión entre Chile y la isla, y efectuar un homenaje a todos quienes ayudaron en el tallado de la primera moai mujer, trasladada en la propia embarcación. Entre Rapa Nui y Motu Motiro Hiva hay un sinnúmero de especies marinas, muchas de ellas inofensivas, pero otras, como las ballenas o tiburones, implicaron un riesgo para la integridad de los participantes del desafío Hoki Mai, especialmente en la navegación nocturna. Por lo mismo, el OPV 82 “Comandante

Toro” proporcionó la seguridad como también el apoyo logístico y bienestar de los deportistas: recuperación física, alimentación y descanso.

Para aquellos fines, un bote semirrígido de transporte de pasajeros proporcionado por el OPV se acercaba con el nuevo turno de remadores mientras parte de la dotación permanecía en la canoa y esperaba a que se subieran al Vaka Ama para continuar con la travesía, esta operación la hicieron, al menos, unas diez veces.

En este último, además, se encontraban cuatro Servidores Navales de origen Rapa Nui que monitoreaban desde cerca el desarrollo del canotaje polinesio: el Capitán de Navío BT Hugo Edmunds, el Capitán de Fragata BT Manuel Atán, el Sargento 2º Handry Manuheurora y la Cabo 2º Tiare Haoa.

La navegación es y siempre será un reto. Planificar es clave para el éxito en las misiones encomendadas, aún así, el mar no está exento de desafíos, como situarse en la oscuridad o vencer el cansancio tras remar durante un período prolongado de tiempo. Ellos lo hicieron. El Teniente Toloza junto a los Cabos Aranguiz, Cifuentes, Morel y Sandoval desafiaron su propia mente y cuerpo; el resultado fue digno de recordar en la historia de la Armada de Chile. y de la cultura Rapa Nui.



Los desafíos son oportunidades

La llegada del mes de marzo está marcada con el inicio de actividades y, espero que en estas vacaciones hayan tenido el tiempo para descansar y de pensar en todo lo que se viene para ustedes. Damos inicio a la navegación con un toque de repetido, donde espero que hayan podido renovar fuerzas para seguir navegando, y al zarpe seguir dando lo mejor de ustedes, para que sigan siendo esos marinos fuertes y valientes que siempre han sido.

En estas últimas singladuras hemos vivido juntos tiempos muy complicados y de incertidumbre, pero esta bicentenaria institución jamás detiene su andar y hemos aprendido sabiamente a sortear con éxito cada una de las tareas que nuestro Comandante en Jefe nos ha solicitado. También nos ha permitido reflexionar y renovar nuestro compromiso, y es por ello que quisiera compartir mi regreso de vacaciones del año 1995.

Por esa fecha ya había cumplido 7 años en la Armada, y después de disfrutar unas reponedoras vacaciones en la cuarta región, me disponía a continuar perfeccionándome en mi especialidad a bordo del Destructor “Cochrane”. Había cursado Radarista C.I.C. en la Escuela de Operaciones el año 1992, previo haber cumplido mi periodo de embarco como Orientado a Operaciones en el mismo Destructor. Sin embargo el destino me tendría preparado una nueva destinación, y fue así que la alerta de un “picota” hacia el extranjero se avistaba por la proa.

La Armada había adquirido, después de mucho tiempo, una nueva unidad, esta vez en los Estados Unidos. La LST “San

Bernardino”, con puerto base en la Isla de Guam, navegaba a San Diego en preparación para ser transferida a la Armada de Chile. Para lo anterior requería una planificación y preparación de toda la nueva dotación para viajar a San Diego, California, recibirse de los cargos y posteriormente navegar rumbo a la Patria, esta vez enarbolando orgullosa la bandera chilena y con nuevo nombre: LST “Valdivia”. Era este mi nuevo desafío.

Después de rendir el examen de evaluación, mi desafío estaba en el idioma, ya que viajaría a los Estados Unidos y debía relacionarme correctamente con los marinos estadounidenses y la ciudadanía, lo que demandó muchas horas de estudio y preparación con las herramientas que en esa época contábamos. La oportunidad me permitió sortear de buena manera mi estadía de casi 4 meses en el puerto de San Diego, no ajena a algunos graciosos arrufos y quebrantos.

Mi mensaje hacia ustedes es siempre vivir al máximo este estilo de vida, vivir dando lo mejor de sí, con honor y lealtad, con rectitud y puntualidad, recuerden siempre que nuestra carrera está llena de desafíos, que estos nos darán las oportunidades, que no son otra cosa que las posibilidades para realizar acciones y conseguir un objetivo, o alcanzar una mejora entregando lo mejor de ustedes. Crean siempre en lo que son capaces de hacer, identifiquen sus desafíos y no dejen escapar las oportunidades de seguir creciendo en lo humano, profesional, espiritual y familiar. Ya hemos zarpado y ambas máquinas ya están avante, tengan ustedes buena guardia y buena mar.





**SUBOFICIAL MAYOR
CARLOS SILVA TORRES
CONDESTABLE MAYOR DE LA ARMADA**



Teniente 2° Yéssica Álvarez Araneda

Primera Oficial observadora de paz ONU

En noviembre de 2022 se incorporó como observadora internacional de paz en Colombia con integrantes de diferentes países, entre ellos México, República Dominicana, Argentina, Paraguay, Uruguay y España. Es la primera mujer de la Armada de Chile que participa en Misión de Verificación de Naciones Unidas, ONU.

La Teniente 2° Yéssica Álvarez Araneda es especialista en Telecomunicaciones y cuando fue convocada a integrarse a esta Misión tuvo que recibir una capacitación especial que consistió en una ardua preparación académica, física y logística.

Nació en la ciudad de Temuco, pero a los dos años su familia se trasladó a la región de Valparaíso. El 2011 ingresó a la Escuela Naval “Arturo Prat”, motivada por la gran admiración que desde pequeña tuvo por la Institución “y sentía una gran vocación de servicio que en la Armada

he podido desarrollar, además de los principios y valores por todos conocidos y que prestigian a la Marina de Chile”.

El 2015 realizó el Crucero de Instrucción en el Buque Escuela “Esmeralda”; posteriormente fue dotación del PSG “Contramaestre Ortiz” en Puerto Montt. Durante 2018 y 2019 cursó la Especialidad de Telecomunicaciones en Academia Politécnica Naval y hasta antes de ser seleccionada para integrar la Misión de Paz de la ONU (Organización de las Naciones Unidas) en Colombia, integró la dotación OPV “Cabo Odger”, en Iquique.

Una vez que fue seleccionada, ¿cómo se desarrolló el proceso de instrucción y en qué consistió?

Previo a esto, realicé un curso de la Misión de Verificación de Naciones Unidas en Colombia impartido por el Centro Conjunto para Operaciones de Paz de Chile, en donde aprendí sobre la historia del conflicto en Colombia, el mandato de la Misión establecido por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, como así también la práctica de conducción de vehículos 4x4, primeros auxilios, Derecho Internacional Humanitario, entre otras materias. Antes del despliegue también tuve que realizar algunos cursos de seguridad personal y seguridad de la información, los que fueron impartidos por Naciones Unidas en modalidad online. Además, por parte de la Armada, recibí instrucción de defensa personal, supervivencia, primeros auxilios y práctica de tiro.

¿Qué destaca de este periodo de preparación?

Todo lo que me enseñaron durante el predespliegue ha sido útil para trabajar de forma segura en terreno. Destaco el Curso impartido por el Centro Conjunto para Operaciones de Paz de Chile, proceso que entrega los conocimientos necesarios para entender el contexto del conflicto en Colombia y crea instancias de intercambio de experiencias entre personas que han participado en la Misión.

¿Cuáles son los requerimientos de la ONU que usted debió cumplir?

Algunos de los requisitos son tener experiencia en conducción de automóviles manuales y automáticos, en labores de apoyo humanitario y capacidad para trabajar en lugares aislados. Además, fui entrevistada por integrantes de la Misión para confirmar que mi perfil coincidiera con las características que solicitan.

Teniente Álvarez, ¿en qué consiste su trabajo como observadora militar internacional?

En el caso de la Misión de Verificación de las Naciones Unidas en Colombia, el trabajo de un observador internacional consiste en verificar el cumplimiento de puntos específicos del Acuerdo de Paz entre el Gobierno de Colombia y las FARC-EP (Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia-Ejército del Pueblo), el que fue firmado en La Habana, el año 2016. Para lograr esta tarea, los supervisores internacionales y demás miembros de la Misión se despliegan a Oficinas Regionales y Locales, desde donde se realizan visitas en terreno que tienen como objetivo conocer la realidad de la implementación del Acuerdo, debiendo contactar a personas en proceso de reincorporación, instituciones de Estado, de la sociedad civil y de la comunidad internacional.

¿Qué debe supervisar, monitorear, verificar y reportar?

Se verifican tres puntos del Acuerdo de Paz. El primero consiste en la reincorporación de los excombatientes a la vida civil en el ámbito político, económico y social. El segundo corresponde a entregarles las garantías de seguridad a ellos, a sus familias y a las comunidades afectadas por el conflicto. El tercero fue incorporado al mandato el año 2021, y consiste en las sanciones de la Jurisdicción Especial para la Paz, que tiene como función administrar justicia transicional y conocer los delitos cometidos durante el conflicto armado.





¿Qué significa ser observador de paz, cuál es el aporte a su carrera naval?

Significa participar como mediador en el proceso de paz de un país que ha vivido y sigue viviendo un conflicto armado que ha afectado a muchas personas. Contribuir desde nuestras capacidades a generar confianzas que permitan verificar la implementación de los compromisos adquiridos en el Acuerdo de Paz. El aporte a mi carrera naval tiene relación con ampliar mi visión y experiencia como mujer de armas, desempeñándome en un ambiente de mayor complejidad respecto a seguridad que los ambientes en los que he trabajado en Chile, viviendo en un sector del país en el que existe confrontación de grupos armados ilegales, narcotráfico y economías ilícitas.

Entre los escenarios que ha debido afrontar, Teniente Álvarez, ¿con qué se encontró cuando llegó a Colombia?

Los escenarios que he afrontado, hasta ahora, tienen que ver con las tareas normales de verificación, que incluyen reuniones y visitas a distintos actores en el territorio. Creo que una de las mayores dificultades en esta Misión son los desplazamientos entre un lugar y otro debido al estado de las vías, por lo que una buena conducción es fundamental para la seguridad en el terreno. Colombia es un país marcado por el conflicto armado, el que comenzó hace más de 60 años. En la zona donde estoy desplegada hay diversos grupos armados que se encuentran activos y que disputan el territorio, además de una gran cantidad de cultivos ilícitos relacionados con el narcotráfico por lo que es considerado un lugar con desafíos importantes que no permiten a las comunidades disfrutar de los beneficios de la paz. Sin embargo, las y los colombianos son personas resilientes, que apuestan a la construcción de paz, y nosotros aportamos a que esa paz se consolide.

“Considero valioso que esta Misión me ha permitido trabajar en equipo con personas civiles y militares de distintos países, lo que, sin duda aporta enseñanzas y vivencias tanto en el ámbito personal como profesional”.

¿Qué habilidades ha debido desarrollar para encarar esta realidad?

He participado en visitas y reuniones donde es importante utilizar las habilidades que permiten obtener y analizar información de forma imparcial sobre el cumplimiento de los compromisos adquiridos en el Acuerdo de Paz.

Respecto a las capacidades de orden militar, ¿cuánto tuvo que estudiar del país?

El estudio del país, del conflicto y del Acuerdo de Paz es constante. Se puede estudiar la historia previa al despliegue, pero en realidad el conocimiento se adquiere día a día, viviendo la realidad de las comunidades. Estando acá se puede entender la dinámica de los grupos armados, los intentos de negociación entre ellos y el gobierno, las economías ilícitas, el compromiso de las personas que se encuentran en proceso de reincorporación y el cumplimiento del Acuerdo de Paz, entre otros temas.

¿Cuál es la misión o tarea específica que ha realizado en estos meses?

Llegué a Colombia a fines de noviembre y realicé un periodo de inducción en Bogotá en el que se nos enseñó sobre la historia del conflicto, la organización de la Misión y distintos procedimientos. También realicé un curso de seguridad en el terreno que fue muy útil y permitió alertarnos sobre las situaciones de peligro con las que nos podemos encontrar durante nuestro despliegue. Además del trabajo en terreno, desde mediados de diciembre me desempeño en una oficina local trabajando en el área de reincorporación socioeconómica.

¿Qué es lo más importante de integrar esta Misión?

Han sido meses de aprendizaje y adaptación. Aunque uno intente estudiar el contexto previo al despliegue, las dinámicas cambian en cada zona del país, por lo que la presencia en el territorio es la que permite entender realmente el conflicto, sus actores y los problemas que afectan a las comunidades. Estimo que lo más importante, hasta ahora, ha sido adquirir esos conocimientos respecto al conflicto, además de incorporar otros elementos como el enfoque de género y étnico en las actividades, lo que es algo completamente nuevo y desconocido para mí. Considero valioso que esta Misión me ha permitido trabajar en equipo con personas civiles y militares de distintos países, lo que sin duda aporta enseñanzas y vivencias tanto en el ámbito personal como profesional.

“En la zona donde estoy desplegada hay diversos grupos armados que se encuentran activos y que disputan el territorio, pero las y los colombianos son personas resilientes, que apuestan a la construcción de paz, y nosotros aportamos a que esa paz se consolide”.

¿Qué otros países participan en esta Misión y cómo se reparten las tareas?

La Misión está compuesta por civiles de Colombia y extranjeros y por 104 observadores internacionales militares y policiales que provienen principalmente de países latinoamericanos y del Caribe y aproximadamente un 47% de la Misión está integrada por mujeres. En noviembre llegamos observadores internacionales de diferentes países, entre ellos México, República Dominicana, Argentina, Paraguay, Uruguay y España. Las labores se reparten según las necesidades de verificación, hay grupos que se desempeñan en garantías de seguridad mientras que otros trabajamos en reincorporación. A pesar de la división de tareas, es fundamental el trabajo en equipo para aprovechar las capacidades y habilidades que cada uno tiene y con esto obtener mejor información sobre el cumplimiento de los puntos del acuerdo.

¿Quiénes integran la comisión actual?

La comisión chilena está compuesta por cinco mujeres y dos hombres. Cada uno se encuentra desplegado en oficinas diferentes y realizando las tareas asignadas según las necesidades de esta comisión.

La Teniente 2° Yéssica Álvarez Araneda permanecerá desplegada en la Misión de Paz ONU durante un año, por lo que “debería regresar a Chile en noviembre del 2023” concluye.





Comando Anfibio y de Transportes Navales

Renovación de Flota y Operaciones de Proyección

Dentro del Plan Nacional Continuo de Construcción Naval se espera la renovación de tres unidades que reemplazarán a los buques que hoy conforman el Comando Anfibio y de Transportes Navales, COMANFITRAN.

Actualmente, el COMANFITRAN está conformado por el buque de proyección estratégica LSDH “Sargento Aldea”, las LST “Chacabuco” y “Rancagua”, y el ATF “Janequeo”, con base en el puerto de Talcahuano. Estas unidades permiten el despliegue rápido de las fuerzas de Infantería de Marina, medios de asalto anfibio, vehículos de transporte terrestre y fuerzas militares expedicionarias. De esta manera, las unidades de esta fuerza operativa contribuyen al eficaz desarrollo de las operaciones anfibias en cualquier lugar del territorio nacional. Constituyen, además, el principal eslabón en el apoyo a comunidades insulares y otras, cuya conexión

con el resto del país depende fundamentalmente de las vías de comunicación marítima.

De acuerdo al Comandante del COMANFITRAN, Capitán de Navío Julián Maldonado, el Comando “se ha potenciado con una nueva orgánica que le permitirá cumplir de mejor forma su misión de contribuir a las capacidades anfibias institucionales y proporcionar unidades organizadas y entrenadas para ser integradas a las fuerzas o grupos de tareas que se dispongan, lo anterior en paralelo a la contribución que efectúan nuestras unidades al transporte marítimo institucional”.

Reemplazo de unidades

Uno de los proyectos más significativos a nivel institucional en los que se encuentra involucrado el COMANFITRAN es Escotillón IV, el cual busca modernizar y mejorar las capacidades de esta repartición, renovando tres unidades. El plan se encuentra en curso desde el 27 de febrero de 2022, momento en que se llevó a cabo el corte de la primera plancha en ASMAR Talcahuano.

Este plan contribuirá al desarrollo tecnológico al generar nuevas capacidades en I+D+i (Investigación + Desarrollo + innovación) y, en la medida que mayor cantidad de tecnologías son desarrolladas a nivel nacional, más cantidad de recursos quedan en la industria local, generándose un ciclo virtuoso en el que modernos sistemas y tecnologías pueden emerger con facilidad.

“Durante agosto celebraremos los 40 Años de Servicio de la Barcaza ‘Rancagua’, construida íntegramente en Chile en los Astilleros de ASMAR Talcahuano y que sigue actualmente prestando apoyo a nuestras tareas. El proyecto Escotillón IV, enmarcado en el Plan de Construcción Naval Continua, permitirá el reemplazo gradual de las actuales unidades del COMANFITRAN con naves de una nueva generación”, señaló el Comandante el Maldonado.

“Al contar con estas capacidades para el cumplimiento de las tareas habituales, además continuaremos trabajando en casos de catástrofes naturales, tal como se ha hecho siempre. De esta forma, a cuarenta años del comisionamiento de nuestra Unidad más antigua, el mismo Astillero ya se encuentra trabajando en la construcción de modernos navios los que conformarán el futuro del Comando Anfibio y de Transportes Navales”, enfatiza el Comandante del COMANFITRAN, Capitán de Navío Julián Maldonado.

Los nuevos buques contarán con una cubierta para transporte de material rodado y de contenedores, traslado de hasta 250 personas y una enfermería con capacidad de apoyo sanitario. También podrán navegar en aguas antárticas, operarán con helicópteros en su cubierta, y una embarcación orgánica permitirá el desembarco de vehículos y carga, proyectando el sostenimiento logístico desde el mar hacia la costa en cualquier parte del territorio nacional.

Con el proyecto Escotillón IV se pone en marcha el plan de desarrollo en ASMAR Talcahuano con una capacidad de construir una nueva generación de buques de Transportes Anfibios para hacer frente a las múltiples necesidades que hoy podemos anticipar como institución y país.



Permanente apoyo a la comunidad

Las unidades operan desde 2012 en la Base Naval Talcahuano perteneciente a la Segunda Zona Naval. Esta posición beneficia la posibilidad de atender requerimientos y apoyos, al estar en distancias similares geográficamente entre TERZONA y CUARZONA. El COMANFITRAN contribuye en el aspecto naval con capacidades anfibas a través de unidades entrenadas para colaborar con otras fuerzas o grupos de tarea, con el objetivo de efectuar operaciones de proyección del Poder Naval desde el mar hacia tierra.

La otra línea es de refuerzo humanitario o ante catástrofes naturales, sus unidades son las encargadas de asistir a la comunidad, principalmente en zonas insulares y de difícil acceso, apoyando tanto con transporte de carga como de pasajeros, representando estas actividades un 70% de las operaciones de la fuerza.

Este Comando mantiene una permanente interacción con la Infantería de Marina, Fuerzas Especiales y la Aviación Naval, ya que su misión es dar asistencia y soporte a dichas fuerzas. Esa interoperabilidad y entrenamiento son esenciales para la proyección del Poder Naval. El Comandante Maldonado complementa que “nuestras unidades realizan en forma permanente tareas de apoyo a la comunidad, teniendo un rol preponderante en las diferentes emergencias que han

afectado al país, como así también participando en distintos operativos médicos en zonas geográficamente aisladas, aprovechando las capacidades del buque multipropósito LSDH-91 Sargento Aldea”.

El Comandante de la LST-95 “Chacabuco”, Capitán de Corbeta Felipe Arancibia, se refirió a las tareas de esta barcaza y su aporte a la ciudadanía: “Teniendo como principal rol el de transporte de personal y medios de la Infantería Marina en operaciones anfibas, la LST-95 ‘Chacabuco’ ha contribuido a lo largo de sus 37 años de servicio a la Institución en las áreas de misión establecidas por el Estado de Chile. En el ámbito de la defensa, genera un efecto disuasivo real durante períodos de paz, aportando con la capacidad de proyectar el poder naval en tierra en el momento y lugar que se ordene”, y complementa que “en el área misión emergencia nacional y contribución al desarrollo nacional y la acción del Estado, la barcaza Chacabuco ha desarrollado actividades en apoyo a la comunidad, al sustento de las comunidades de Chile insular, en el archipiélago de Juan Fernández, Isla de Pascua e Islas Desventuradas. Además apoyó con los relevos de personal en los cordones sanitarios y transporte de insumos necesarios para el manejo de la crisis sanitaria producto del Covid-19”.



Próximos desafíos



El Comandante Maldonado comenta que entre los desafíos para el COMANFITRAN “está la participación, junto a diferentes mandos dependientes del Comando de Operaciones Navales en el entrenamiento anfibia institucional, oportunidad en que se podrá validar nuestra doctrina de operaciones anfibias que fue recientemente promulgada. De igual forma continuaremos trabajando para la certificación del ATF ‘Janequeo’ como plataforma de rescate submarino, convirtiendo a la Armada de Chile en la única institución en contar con dichas capacidades en el Pacífico Sur”.

El Suboficial Mayor del Comando Anfibio y Transportes Navales, Mauricio Figueroa, señala que “es un honor conducir a este grupo de marinos, tanto en situaciones operativas como personales. El espíritu de la dotación es imparable gracias al sentido del cumplimiento del deber y al compromiso por hacer las cosas bien, realizando con éxito todas las actividades propuestas”.



El 1 de enero de este 2023 el Comando Anfibio y Transportes Navales cumplió 30 años al servicio de la Patria; en sus comienzos nació como una repartición dependiente de la Primera Zona Naval, pero con el paso del tiempo y dada la importante labor que cumple en el quehacer institucional y en el apoyo humanitario para el país, se consolidó como una fuerza operativa independiente, subordinada al Comando de Operaciones Navales, emplazado con sus dependencias terrestres y Unidades en el puerto de Talcahuano, como parte de la Segunda Zona Naval.





Aviación Naval

A cien años del despegue

Creada el 16 de marzo de 1923 por Decreto Supremo firmado por el Presidente de la República, Arturo Alessandri Palma, la Aviación Naval ha inscrito un siglo de historia, nutrida con incontables vuelos de vigilancia, rescates, evacuaciones médicas y otras operaciones aéreas que transparentan la ardua y comprometida labor de la especialidad por la Institución, y por extensión, con el país.

La primera aproximación de la Armada con la especialidad se vivió el 27 de abril de 1916 en la recientemente creada Escuela de Aeronáutica Nacional, cuando por primera vez participaron Oficiales y Suboficiales de la Institución en un curso especial para pilotos militares. Después de cumplir satisfactoriamente sus exámenes teóricos y prácticos, el Contador Tercero Carlos Yáñez Cerda, el Torpedista Segundo Luis Farías y el Guardiamarina de Primera Clase Enrique De la Maza fueron pioneros en la Armada de Chile en graduarse en esta especialidad.

Este hecho, dio luces de lo que años después sería una trayectoria de ascendentes proyecciones que llevó a la Aviación Naval chilena a ser una de las primeras en el conjunto latinoamericano. Esta etapa se vio impulsada por el importante apoyo de Inglaterra, al donar 14 unidades aéreas, entre botes voladores e hidronaves

tipo Sopwith Baby, como así también facilitar instructores para su operación. Esto, a modo de retribución que hizo el gobierno inglés por las unidades chilenas construidas en ese país al declararse la Primera Guerra Mundial.

Fue así, que en 1919, se armó el primero de los hidroaviones entregados por el Reino Unido. Los trabajos de alistamiento fueron ejecutados en Talcahuano, bajo la supervisión de una comitiva de asesores ingleses, permitiendo que el 3 de julio de 1919 se inscribiera un importante hito en la historia aeronaval chilena: el primer vuelo de un hidroavión en Chile. Fue el Mayor inglés Victor Huston quien despegó desde la bahía, volando por diez minutos y finalizando con un impecable amaraje en un lugar próximo a donde se encontraba la comitiva observadora.

Así, el trabajo aeronaval se fue robusteciendo con el ingreso de más integrantes de la marina al curso de piloto, junto a la instalación de la primera Base Aeronaval en caleta Las Torpederas, que luego fue trasladada a Quintero, donde se consolidó la especialidad, quienes lideraron exitosas operaciones hasta 1930, cuando se unificaron los servicios de aviación, del Ejército y Armada, dando origen de esta forma a la Fuerza Aérea de Chile.

Del mar al cielo

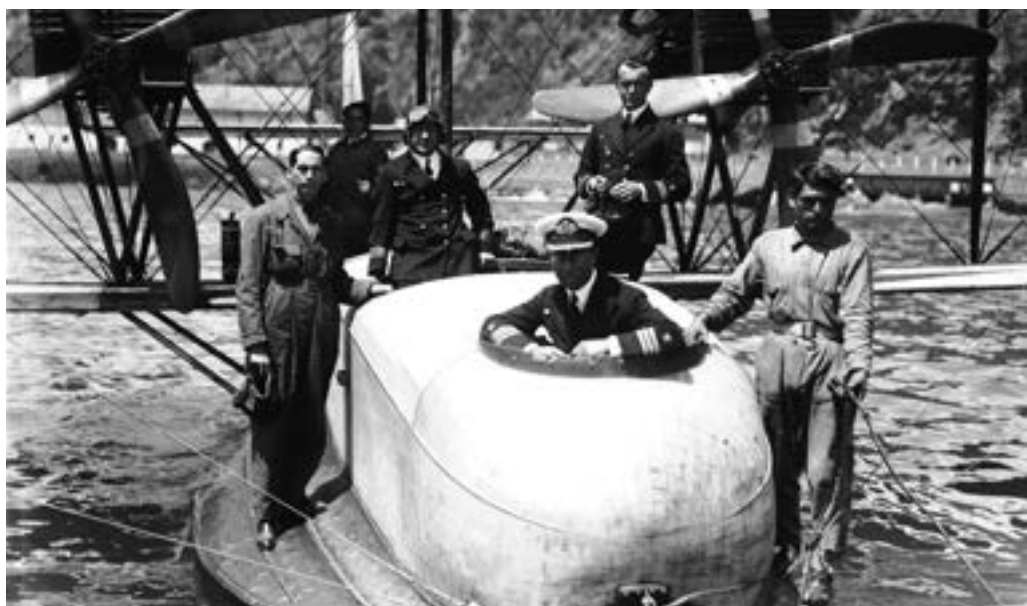
Fue gracias a los esfuerzos de la Armada por recuperar su especialidad aérea que mediante el Decreto Ministerial N°7 del 6 de febrero de 1939, se restableció la especialidad de Aviación Naval, marcando retorno para volver a las misiones aéreas de socorro y asistencia al país, como ocurrió con las operaciones de salvamento realizadas en 1966 ante las inundaciones de Aysén o las misiones de rescate desarrolladas entre 1967 y 1969 en el Territorio Chileno Antártico. Ejemplos más recientes son lo vivido en el 2020, cuando se transportaron insumos sanitarios en el contexto de la pandemia del Covid-19, o el hito del Grupo Aeronaval Sur de la Tercera Zona Naval al realizar por primera vez en enero de 2023 tareas de sostenimiento logístico en el Territorio Chileno Antártico utilizando un helicóptero HH-65 "Dauphin".

En la conmemoración de este centenario, es justo reconocer a todos los protagonistas de este siglo de historia, desde el legado indeleble que dejaron los primeros pilotos navales, el recuerdo imborrable de los mártires caídos en cumplimiento del deber y el estado actual de la especialidad, que reside en la Base Aeronaval de Concón, donde se asientan los principales escuadrones operativos y reparticiones de apoyo logístico que cumplen los roles principales de ataque, exploración aeromarítima, instrucción, transporte, fiscalización pesquera, y salvaguarda de la vida humana en el mar.

Asimismo, los Grupos Aeronavales con base en Iquique, Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas, y el

destacamento aeronaval de Puerto Williams, extienden las capacidades de esta Fuerza Operativa dependiente del Comando de Operaciones Navales. Este último tiene bajo su control todos los aviones y helicópteros de la Armada junto a la infraestructura terrestre y su respectivo apoyo logístico, de la mano de dotaciones altamente calificadas que se mantienen siempre comprometidas y preparadas para contribuir con las áreas de misión de la Institución y surcar los cielos cada vez que sean requeridos.

Con presencia de norte a sur, los especialistas de Aviación Naval siguen aumentando en capacidades, de la mano con su inquebrantable compromiso al servicio de la Patria.





La Piocha

La tradición de los servicios aeronavales dicta que sus dotaciones deben usar algún tipo de distintivo. La Aviación Naval de Chile utiliza una estilización del albatros. Majestuosa ave marina que tiene su entorno natural en los mares australes. Fue precisamente esta ave, de alas extensas que le permiten planear largas distancias, siendo adaptada como símbolo de la Aviación Naval en 1923, cuando se organizaba formalmente el servicio. En el caso de los pilotos navales, como distinción especial, ellos usan el albatros en actitud de vuelo sobre un ancla.

Antes de este año, los pilotos egresados de la Escuela de Aeronáutica del Ejército usaban los distintivos y piochas de ese establecimiento, los que estaban inspirados en el cóndor de nuestro Escudo Nacional.



“Durante mis 28 años en esta especialidad, he alcanzado un crecimiento profesional y madurez personal. Hoy, en mi calidad de Condestable de la Comandancia de la Aviación Naval, me siento orgulloso, privilegiado y feliz de liderar un grupo tan selecto de personal Gente de Mar en este, el año de nuestro centenario. Para todas las dotaciones, tanto en servicio activo como en condición de retiro, envío mi más afectuoso saludo y les pido que no olviden que somos parte de una tradición aeronaval centenaria con rumbo al sol y mas allá”.

Suboficial Mayor Carlos Muñoz González
Condestable de la Comandancia de la Aviación Naval.

Aviación Naval: moderna y polivalente

Este año se conmemora el centenario de la creación de la Aviación Naval como una especialidad de la Armada de Chile, que pese a iniciar sus actividades el 27 de abril de 1916 con el primer curso de aviadores navales en la Escuela Aeronáutica Militar, no fue sino hasta el 16 de marzo de 1923 en que se promulga el Decreto Supremo firmado por el presidente Arturo Alessandri Palma, intituyéndola oficialmente.

La Aviación Naval ha proporcionado a la Marina de Chile dotaciones de vuelo entrenadas y medios aeronavales organizados, equipados y sostenidos logísticamente para el empleo de las Fuerzas de Tarea y Mandos Operativos, contribuyendo con esto a la ejecución de operaciones navales y marítimas.

Durante este año desarrollaremos diversas actividades que contribuirán a recordar este insigne y emblemático acontecimiento de la historia naval. Algunos de estos hitos son la ceremonia militar del 16 de marzo en la Base Aeronaval de Concón, un solemne reconocimiento a los aviadores navales caídos en el cumplimiento del deber, el lanzamiento del libro "Centenario de la Aviación Naval", seminario "Los Roles Polivalentes de las Aeronaves Navales", la inauguración de un monolito conmemorativo de los cien años y la confección de un logo del centenario para las aeronaves, entre otras actividades. Para la ocasión, han sido invitados los Comandantes de la Aviación Naval de Argentina, Perú, Uruguay y Brasil, quienes aportarán la experiencia de sus respectivos países en el uso de aeronaves navales en roles polivalentes.

Es la ocasión oportuna para agradecer a todos aquellos aviadores navales que, a través de estos cien años de historia y tradición, contribuyeron con su profesionalismo, pasión y entrega a forjar esta mística especialidad. Asimismo, en esta fecha resulta apropiado rendir un justo homenaje a los mártires de la Aviación Naval, quienes en el cumplimiento del deber emprendieron el vuelo rumbo al sol más allá, alcanzando la gloria, dejando en lo alto un legado indeleble, inspirador de orgullo a todos aquellos que portamos el albatros dorado.

Contraalmirante César Delgado Boffil
Comandante de la Aviación Naval



"La Aviación Naval conmemora el centenario desde su creación, contribuyendo a lo largo de su historia al cumplimiento de la misión de la Armada de Chile".









Campana de la Corbeta "Esmeralda"

Marcial sonido de un legado vigente

En cada ceremonia en homenaje a los Héroes del épico Combate Naval de Iquique, la imponente campana luce reluciente y perfectamente preservada. ¿Quién la recuperó de las profundidades?. ¿En qué estado estaba?. ¿Cómo lograron que resplandezca en plenitud?.

Construida en los Astilleros "Northfleet Dockyard" el año 1856, es de cobre y estaño fundido, sus dimensiones son 47 centímetros de alto por 45 centímetros de diámetro en la base. Es la campana que estuvo en la corbeta "Esmeralda", desde el año 1856 y hasta su hundimiento en Iquique, en ese imborrable e histórico 21 de mayo de 1879.

En la superficie externa presenta dos inscripciones contrapuestas en bajo relieve, una de ellas con la palabra "Esmeralda" y la figura de una estrella, y la otra con la inscripción "Northfleet Dockyard 1856", que corresponden al lugar y año de su fabricación. Todos estos epígrafes se encuentran coloreados con esmalte rojo.

Después del hundimiento de la Corbeta "Esmeralda", la Campana fue rescatada del fondo del mar por el buzo italiano Vittorio Perini Mazotti un 15 de septiembre de 1886. El buzo realizó esta acción de gran esfuerzo y valor por encargo del empresario Tomás Young.

Antes de ser devuelta a la Armada estuvo en poder de la familia García de la Huerta. Una hipótesis que pudiera explicar esta situación es que, una vez que fue rescatada desde el fondo marino, las autoridades de la época que la custodiaban se la hubiesen entregado a don Pedro García de la Huerta Pérez, quien era entonces ministro de Guerra y Marina.



Recién en 1967, cuando la Escuela Naval “Arturo Prat” se cambió a sus nuevas dependencias, en Playa Ancha, la Campana de la “Esmeralda” fue trasladada en una solemne ceremonia por los miembros del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Armada, ‘Caleuche’, quienes la llevaron por las calles, desde el Paseo “21 de Mayo” hasta su nuevo lugar de fondeadero, donde permanece hasta hoy.

Tras cada objeto patrimonial, en la Armada de Chile, no solo se guarda la propia materialidad de la pieza que se empleaba en la época, sus técnicas de fabricación o instancias históricas durante su elaboración, sino también, estas obras nos hablan de testimonios, de vivencias, de hechos a veces desgarradores y épicos, y es por ello la importancia de preservarlos.

“En la medida que va pasando el tiempo, estos elementos patrimoniales precisan de mayores instancias de cuidado para su mejor preservación futura y así, para el caso de la Campana de la ‘Esmeralda’, cada mes de abril, se ejecutan distintas acciones de mantenimiento para prepararla para la ceremonia en la Plaza Sotomayor, sin embargo, hay momentos en que se requiere una intervención mayor y que estuvo a cargo del Departamento de Conservación del Museo”, precisa el director del Museo Marítimo Nacional (M.M.N.), Contraalmirante Andrés Rodrigo.

Conservación patrimonial

Cuando la Campana llegó al Museo presentaba distintos deterioros. El diagnóstico inicial al análisis morfológico básico arrojó, entre otros, resultados oxidación generalizada con micro abrasión en todo el metal expuesto, residuos en la superficie externa por salpicaduras helicoidales de esmalte sintético blanco, concreción de la superficie y erosión mecánica leve, recubrimiento de pintura blanca del interior con erosión y oxidación, residuos de pintura blanca al interior de la Campana por fricción del badajo al hacerla tañer y restos de pintura y oxidación en piezas anexas compuestas de fierro como cáncamo, estribo, grilletes, pernos y tuercas.

“Como parte del proceso de registro y documentación formal, antes de la intervención, se individualizaron acuciosamente todas las características, marcas, inscripciones y detalles que la Campana posee, centrándonos en los aspectos de su configuración física y su uso, definiéndolo como un instrumento musical de percusión ideófono con forma de copa invertida y ahuecada, que produce el sonido a través de la vibración acústica de su cuerpo al ser tañida por el extremo inferior del badajo, terminado en úvula, en cuyo remate inferior posee un cáncamo de hierro, atornillado, del cual se suspende un asa tipo estribo”, detalla la jefa del Departamento de Conservación del M.M.N, Doris Valdeavellano.

Antes de la restauración





La experta agrega que en el diagnóstico definitivo “categorizamos el estado de conservación de la Campana como ‘Regular’, dado el porcentaje de daños encontrados y porque los procesos de deterioro se encontraban activos, producto de la exposición permanente de la Campana a las condiciones medioambientales exteriores, donde la precipitación de partículas de agua fue causando la oxidación generalizada de la superficie, con mayor énfasis en el perímetro de la base y cono superior; de igual forma, se confirmó que en la cavidad interior de la Campana existieron organismos marinos incrustantes, quedando residuos fosilizados”.

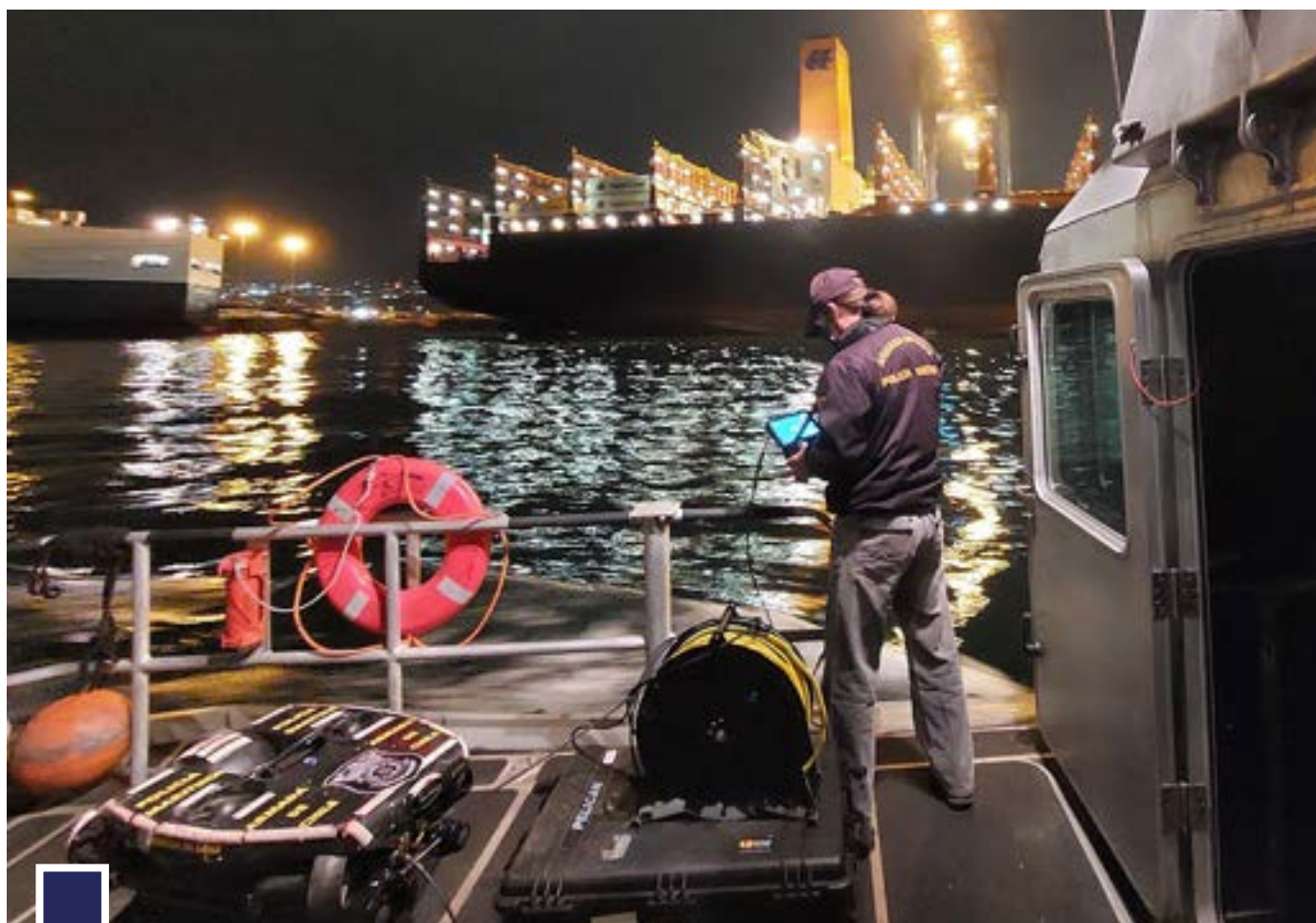
Con los resultados de la evaluación diagnóstica de la Campana de la “Esmeralda” se realizó una restauración mayor, logrando frenar los procesos activos de degradación y recuperando en consecuencia la estabilidad química y estructural del material. Todos los procedimientos de intervención fueron documentados fotográficamente y evaluados permanentemente.

Esta legendaria Campana, que acompañó a nuestro Héroe, Arturo Prat, actualmente se encuentra en la “Sala Histórica” de la Escuela Naval “Arturo Prat”, permitiendo con ello su preservación a largo plazo.

“Cada 21 de mayo, en el Monumento a la Marina Nacional, el repique de la Campana de la ‘Esmeralda’ a las 12.10 horas, nos recuerda la hora sublime en que la gloriosa Corbeta, con su bandera al tope de mesana, fue cubierta por un manto de agua hundiéndose silenciosa y gallarda hacia las profundidades del mar en la rada de Iquique”. Director del Museo Marítimo Nacional (M.M.N.), Contraalmirante Andrés Rodrigo.

Después de la restauración





Operación Marítima "Orión"

Lucha global contra el narcotráfico

En el Chile de hoy, el tráfico de droga por vía marítima constituye un especial desafío país a ser abordado de manera integral y coordinada, con la participación de múltiples actores públicos y privados, cada uno accionando en sus espacios de responsabilidad jurisdiccional junto a sus facultades legales específicas.

Asestar efectivos golpes a los carteles internacionales, dedicados al tráfico de droga por vía marítima, es el objetivo del esfuerzo conjunto de 41 naciones y 106 agencias alrededor del mundo al amparo de la Operación Marítima "Orión", en la que se unen las capacidades de inteligencia, recursos humanos y tecnológicos para afectar a la cadena logística del crimen organizado y el narcotráfico.

El propósito de todo este despliegue de medios y personal, es lograr la mayor afectación posible al comercio ilícito de drogas y criminalidad, trayendo como efecto inmediato

y directo a nuestro país, una significativa reducción de los estupefacientes que pudiesen arribar a Chile a través de la vía marítima, determinando una disminución en la oferta de droga disponible y un menor riesgo de empleo de las instalaciones portuarias para la reexportación de sustancias ilícitas.

Todos los años, durante casi dos meses, la Armada de Chile por medio de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR) y su Departamento de Inteligencia e Investigaciones Policiales

Marítimas (DIPOLMAR) participa activamente en esta operación –en 2022 se realizó su IX versión–, liderando el grupo de análisis “Nodo Pacífico Sur”, compuesto por policías y las Armadas de Colombia, Ecuador y Perú, para el intercambio de información especializada, un amplio despliegue de medios institucionales en el área marítima de competencia, mantener actualizado el movimiento de cargas, naves y embarcaciones que pudiesen estar siendo utilizadas para estos fines.

El año pasado, durante esta operación liderada por la Armada de Colombia, se logró la confiscación de 169 toneladas de cocaína y 41 toneladas de marihuana, lo que implica que, desde su puesta en marcha el año 2018, se ha logrado la incautación total de 716 toneladas de cocaína y 216 toneladas de marihuana.

De acuerdo al Capitán de Navío, Sebastián Del Pozo, jefe de DIPOLMAR, “además de utilizar a las naves como plataforma para el transporte de drogas en contenedores, las organizaciones de narcotraficantes también han mantenido la utilización de su estructura y casco, el uso de los espacios bajo la línea de flotación, principalmente en las cajas de mar, que permiten a través de rejillas metálicas ingresar y acopiar en dichos espacios drogas en cilindros, bolsos y otros materiales, con apoyo de buzos experimentados, contratados por las organizaciones criminales”, y agrega que “para detectar la comisión de esta modalidad, la Policía Marítima a través de un permanente trabajo preventivo, tiene desplegados en los principales puertos del país robots submarinos de última generación, que permiten revisar los cascos de las naves durante su estadía en puerto, sin afectar la cadena logística marítima, ya que, con la utilización de este equipamiento, no se requiere interrumpir las faenas de cargas y descargas de las embarcaciones”.

El Comandante Del Pozo enfatiza que “a la luz de las cifras de los últimos decomisos efectuados por la Policía Marítima en nuestro país, así como resultados obtenidos en esta operación multinacional, se puede concluir que el escenario muestra con claridad la urgente necesidad de abordar la problemática en forma coordinada, con todos los organismos especializados en esta área de competencia, toda vez que el marco actual determina la trascendencia de obtener informaciones vinculadas a los ilícitos por vía marítima, así como la importancia de participar del análisis, en todas sus formas, respecto del quehacer de crimen organizado, considerando que los espacios marítimos de nuestro país seguirán siendo utilizados para el ingreso de grandes volúmenes de drogas desde países productores. La realidad actual deja en evidencia que el crimen organizado seguirá reaccionando al condicionamiento de las políticas públicas, asumidas por el Estado, para el combate de este flagelo”, concluye.



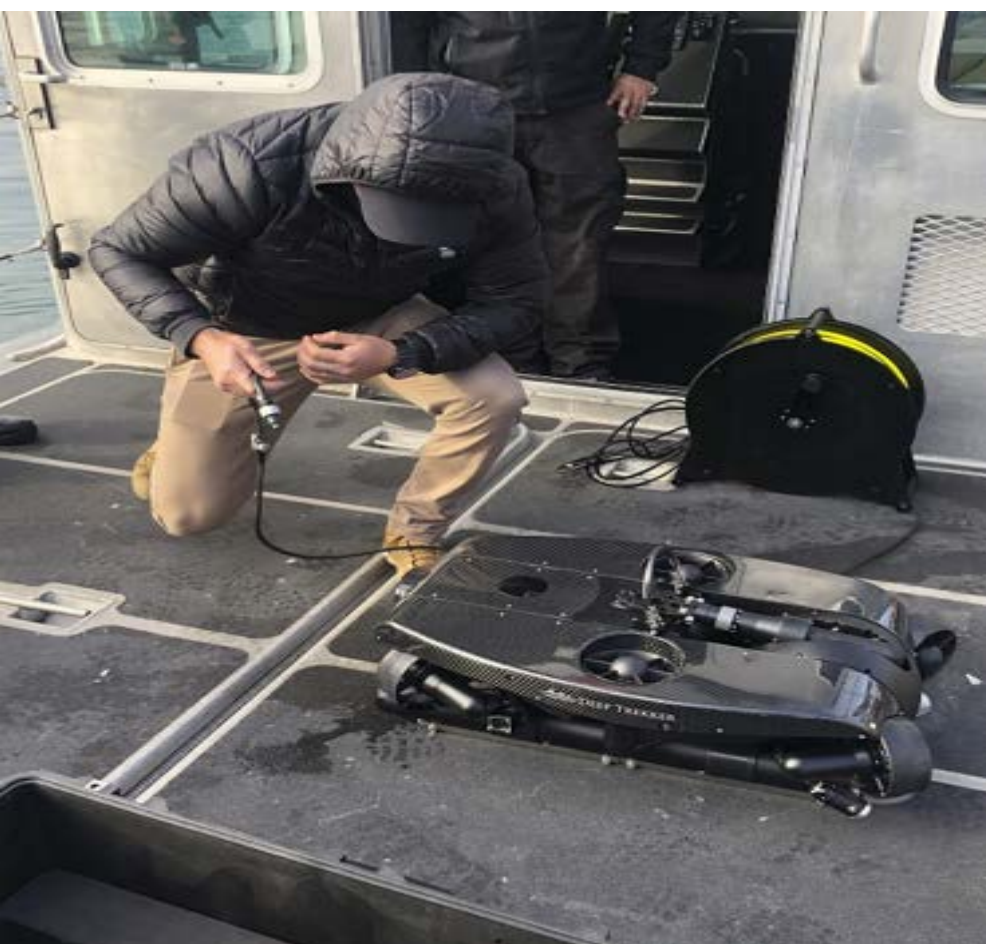
Trabajo interagencial

Según el VII Informe Anual de la Unidad Especializada en Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas del Observatorio del Narcotráfico, en diciembre de 2022, resulta fundamental el trabajo interagencial entre diversas instituciones, materializado a través del establecimiento de estrategias consensuadas, intercambio de información investigativa y de procedimientos operacionales combinados, todo ello en un escenario, en el que la incertidumbre es permanente, dada la inmensidad de los espacios oceánicos y del imprescindible conocimiento especializado requerido.

En ese sentido, para el director de la Unidad de Análisis Financiero (UAF), Carlos Pavez Tolosa, “prevenir y combatir el lavado de dinero y el financiamiento del terrorismo es una tarea permanente que requiere del esfuerzo de todos. En este contexto, y desde el año 2014, nuestro país cuenta con una Estrategia Nacional, coordinada por la Unidad de Análisis Financiero, cuyos planes de acción han sido elaborados e implementados por 20 entidades públicas, entre ellos la Armada de Chile, por medio de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante”.

“La cooperación interinstitucional ha sido fundamental para fortalecer los pilares de la prevención, detección de estos delitos y con ello, lograr que los de la persecución y sanción logren su objetivo de detener y castigar el crimen organizado. Es así que, entre 2007 y 2021, se condenó a 464 personas por lavado de activos. Sin embargo, y a raíz de la naturaleza transnacional de las actividades delictuales y la rápida mutación de los métodos criminales, es imperiosa la colaboración internacional a través de, por ejemplo, campañas como Naval Orión, liderada por la Armada de Colombia, que busca desarticular las redes del narcotráfico y los delitos conexos que afectan a la región y parte de Europa”, agrega Pavez.

“El trabajo de los países participantes de Orión y la integración de información especializada y de inteligencia, ha mejorado la interoperabilidad regional para reducir la oferta de droga disponible y el riesgo de empleo de las instalaciones portuarias para su reexportación”, finaliza.





Capitán de Fragata Jorge Hernández

“Queremos estar entrenados y preparados para cuando la Institución nos necesite”

Con la creación del Comando de Rescate y Salvataje la Armada busca optimizar recursos, estandarizar equipamiento y establecer entrenamientos comunes que les permitan a los Buzos de Salvataje actuar coordinados ante alguna situación de emergencia.

Si bien la especialidad de Buzos de Salvataje existe hace más de 142 años en la Armada, la Institución hace un par de años identificó la necesidad de generar un Mando desde donde se centralicen los entrenamientos y operaciones de esta unidad. Es por ello que a partir del 4 de enero de este año comenzó a operar oficialmente el Comando de Rescate y Salvataje de la Armada, COMRES.

Este nuevo brazo operativo, dependiente del Comando de Operaciones Navales, está liderado por el Capitán de Fragata Jorge Hernández, con quien revista Vigía conversó para conocer de qué manera la creación de este nuevo Comando beneficiará no solo a quienes son parte de la especialidad, sino además a la Armada y por ende al país.

¿De dónde nace la necesidad de crear este nuevo Comando?

Desde el Comando de Operaciones Navales se manejan todas las actividades operativas de la Armada, por lo tanto, necesitábamos cubrir ciertas brechas y por eso se instaló este puesto, para llevar la conducción general del rescate y salvataje.

Esta nueva estructura nos permitirá dar más solidez y guiar todos los esfuerzos a tener partidas mejor entrenadas, mejor equipadas y con un entrenamiento común para todos y no dependientes de las Zonas Navales como ocurría anteriormente de la creación de este Comando.



¿Cuáles son las tareas del Comando de Rescate y Salvataje?

Lo que buscamos es mantener una preparación común, con un mismo equipamiento en las cinco partidas que posee la Armada, todo liderado por una sola conducción, la cual pueda orientar los esfuerzos mejorando las condiciones de uso y el entrenamiento de las partidas. Nosotros tenemos cuatro escenarios en los cuales debemos actuar: el primero de ellos es salvataje de unidades navales tanto de superficies como aeronavales que hayan sufrido algún siniestro, enfocado principalmente en la recuperación de las unidades y también esclarecer las razones por las cuales se pueden haber desarrollado las emergencias.

En segundo lugar, está el rescate a submarinos: esta tarea se encuentra asociada al rescate de la dotación de la unidad siniestrada, es por esto que el centro de la operación son las personas que van a bordo. El tercer escenario es el apoyo a las actividades de salvaguarda en la vida humana en el mar, mientras que el cuarto escenario está centrado en rescatar elementos de interés Institucional o nacional que se hayan perdido en el mar. Además, apoyamos a las Zonas Navales en las labores de señalización marítima e inspección de unidades y muelles, pero estas tareas se encuentran presentes dada la polivalencia de nuestra especialidad y no arraigadas necesariamente en 'la misión' que nosotros poseemos como buzos de salvataje.

¿Cómo se preparan quienes quieren ser parte de esta especialidad?

Los integrantes de esta especialidad somos formados en la Escuela de Buceo de la Academia Politécnica Naval

(APOLINAV), que proporciona personal entrenado y capacitado en las diferentes técnicas de buceo, con el propósito de cumplir las necesidades institucionales.

Cuenta con un grupo de instructores con una amplia experiencia que instruyen a cada alumno con los más altos estándares que la Institución requiere, entregando buzos capaces de cumplir tareas a lo largo del país con un alto grado de profesionalismo y compromiso.

Por otro lado, para los Oficiales en 2020 se realizó una reestructuración del curso de Buzo de Salvataje, abierto a todas las especialidades de cubierta; la idea es que los Oficiales puedan realizar una planificación de salvataje, mirando desde un punto de vista más estratégico la acción que se está desarrollando. Ese primer curso egresó el año pasado con seis Oficiales.

¿Qué los distingue de otras áreas de la Armada?

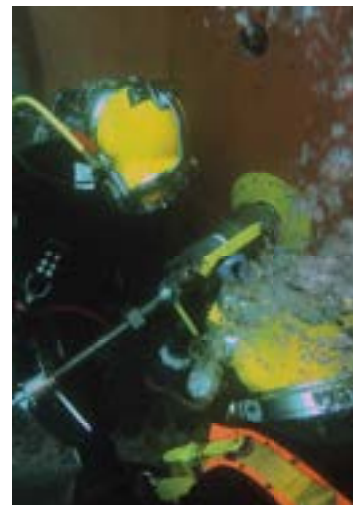
Lo que nos hace únicos es nuestra capacidad de poder manipular y operar con herramientas de salvataje hidráulicas como soldadura o corte submarino. Estos equipos no se utilizan en ninguna otra área de la Armada que no sea en nuestra especialidad. Además, usamos sistemas asistidos que nos permiten bucear a mayor profundidad y por mayor tiempo y estamos buscando ahora ampliar esa capacidad con nuevas adquisiciones para poder bucear hasta 90 metros, manteniendo contacto y conexión para lograr tener un trabajo más fluido.

¿Qué metas se han trazado para este primer año de funcionamiento?

Este año será un año de implementación, queremos ver cómo estamos funcionando para mejorar lo que sea necesario en cuanto a las directivas impulsadas para evitar interferencias con otras áreas de la Institución y facilitar las tareas que cada uno debe cumplir. Por lo pronto tenemos que realizar todos los entrenamientos que tenemos planificados.

¿Cuáles son sus metas con este Comando?

Trabajo para que cuando tengamos un problema estemos preparados, pero realmente preparados. Sin improvisaciones, con acciones precisas y que funcione, y para eso necesitamos entrenamiento, con material listo para ser ocupado y con personal que sepa exactamente qué hacer.





Desafíos para acceder a la vivienda propia

El Departamento de Ahorro Naval y Vivienda Propia (D.A.N.) ha definido nuevas estrategias para apoyar a los servidores navales en la obtención de la anhelada casa propia, considerando que cada vez hay más obstáculos para invertir en una propiedad en nuestro país.

La economía chilena al igual que la del resto del mundo enfrenta un escenario con muchos desafíos. Un factor es la inflación. A nivel mundial aumentó y en Chile llegó a alcanzar los dos dígitos, destacándose el incremento en precio de alimentos, energía y materiales de construcción.

También están los efectos causados por la pandemia del Covid – 19 que golpeó enormemente al planeta, con bajas considerables en las tasas de crecimiento de los mercados y su actividad económica, la que provocó fuertes aumentos en el valor de algunas materias primas.

Para controlar la inflación y lograr que se estableciera dentro del rango meta, el Banco Central realizó consecutivas alzas de las tasas de interés, lo que impactó en el valor de los créditos. Además, el acceso a ellos se hizo más restrictivo, ya que los bancos endurecieron los requisitos, exigiendo a los clientes demostrar mayores rentas.

Poco a poco, el “sueño de la casa propia” comenzó a verse cada vez más complicado y difícil de alcanzar.

Escenario futuro

Respecto al escenario para el 2023, según el Jefe del Departamento de Ahorro Naval y Vivienda Propia (D.A.N.), Capitán de Navío AB (R) Mauricio Bermúdez Badilla, “mientras el Banco Central no comience a disminuir la Tasa de Política Monetaria (T.P.M.) los créditos hipotecarios no bajarán. Esto sucederá cuando la inflación comience a ceder ante medidas adoptadas por el ente fiscal”.

En ese sentido, menciona que los precios de las viviendas van al alza porque la demanda por vivienda supera a la oferta inmobiliaria, ello sumado a que los valores y los créditos están expresados en Unidades de Fomento (U.F.), que se calcula de acuerdo a la variación que experimenta el Índice de Precios al Consumidor (I.P.C.)

“Hemos visto en algunos proyectos inmobiliarios que los valores se han mantenido, incluso, algunos han aplicado alguna rebaja, pero esto es sólo momentáneo dado el escenario que estamos viviendo. Muchas familias que antes calificaban para un crédito hipotecario, ahora no, por lo tanto, postergan la adquisición de su casa y comienzan a arrendar en espera de mejores condiciones crediticias”, asegura.

Es por eso que su recomendación es comenzar con el ahorro, como hábito, lo más pronto posible y definirlo como una meta en el presupuesto familiar.

Situación económica

Sobre qué se espera que suceda con los precios de las viviendas y las tasas de los créditos hipotecarios, el jefe del D.A.N consigna que, “mientras la demanda supere a la oferta inmobiliaria esta situación no cambiará ya que siempre habrá personas dispuestas a pagar el precio de mercado”.

Respecto a las tasas de los créditos hipotecarios, se puede proyectar un mejor escenario dado que la inflación debería comenzar a ceder y esto hacer rebajar los costos del crédito, sin embargo, “difícilmente alcanzaremos tasas cercanas al 2%”, aclara.

Pese a lo anterior, aconseja que no es recomendable postergar la compra de una vivienda, ya que, mientras se reúnan las condiciones y requisitos para enfrentar adecuadamente este compromiso, siempre es recomendable adquirir un bien raíz.

De la crisis una oportunidad

Para enfrentar el difícil escenario que está viviendo el sector inmobiliario, la Dirección de Bienestar Social ha definido estrategias con el propósito de apoyar a los servidores navales en la obtención de la casa propia.

El modelo de gestión inmobiliaria que desarrolla comprende un taller de educación financiera dirigido a las nuevas generaciones de marinos, para que entiendan y conozcan el funcionamiento de las finanzas personales. Junto a ello, hay una orientación para incentivar al personal más joven de la Institución en adquirir el hábito del ahorro desde el inicio de la carrera, haciendo uso del Sistema de Ahorro Naval, que se destaca por sobre otros de similares características. Además, existe una oferta de convenios inmobiliarios a disposición del funcionario naval con mejores condiciones y beneficios que los que ofrece el mercado al público en general. Asimismo siempre está disponible la asesoría en aspectos técnicos y de financiamiento de la casa propia.

“Para los próximos años, los esfuerzos estarán enfocados en un modelo, a través de la autoconstrucción que consiste, primero, en adquirir un terreno adecuado y conveniente para luego enfocarse en la obra de la vivienda”, detalla el Comandante Bermúdez.



Ese nuevo modelo tiene tres grandes beneficios:

1. Se puede fasear la obtención de la vivienda, enfocándose inicialmente en el terreno, para luego, una vez reunidos los recursos necesarios, enfrentar la construcción de la vivienda, existiendo para ello una gran variedad de alternativas.
2. Se produce un ahorro significativo en el costo total de inversión, alcanzando ahorros entre un 30% y 40% dependiendo de la modalidad y otros factores, y
3. Se puede construir la vivienda adecuándose a las posibilidades económicas, preferencias y requerimientos familiares, con mejores resultados debido a la gran oferta de alternativas disponibles para construir.

El Comandante Bermúdez concluye aseverando “cualquier desafío de esta magnitud va a involucrar riesgos y decisiones difíciles, para las cuales se debe estar dispuesto a enfrentar si se quiere lograr el gran sueño de la casa propia”.



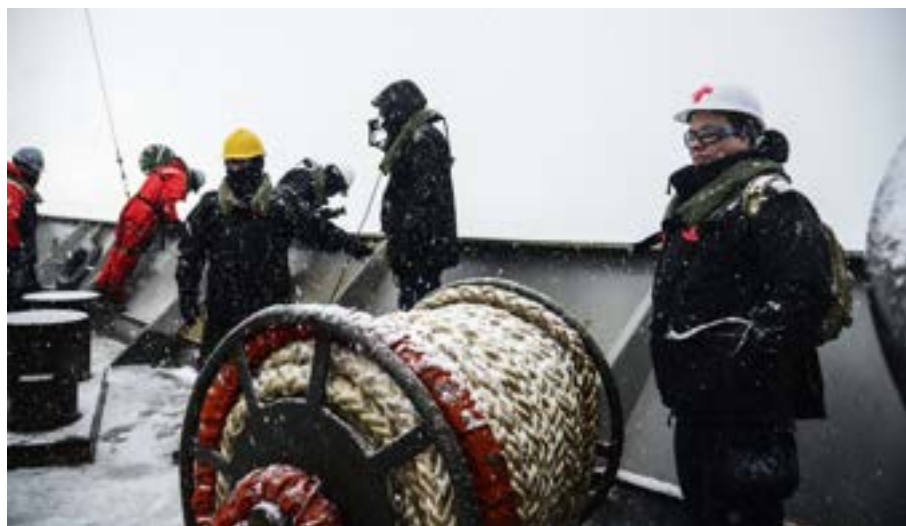
Apoyo a la comunidad científica mundial en clima extremo

La Antártica es el lugar del mundo que no posee soberanía y donde todos los países trabajan en conjunto para proteger esta área. La Armada de Chile cumple una labor de apoyo logístico trascendental ya que es en nuestro territorio donde está la principal entrada al continente blanco.

Un estrecho y más que centenario lazo vincula a la Armada de Chile con el este territorio. Desde hace 120 años existe presencia institucional en la Antártica, la que ha sido vital para la exploración, desarrollo y sostenimiento de las expediciones y bases nacionales y extranjeras ubicadas en el sexto continente.

El primer integrante de la institución que viajó a los hielos eternos fue el Teniente 2° Alberto Chandler Bannen,

invitado por el Gobierno de Argentina para ser parte de la dotación que rescató a la expedición de Otto Nordenskjöld, en 1903. Distintas dificultades retrasaron concretar la anhelada expedición antártica nacional, la que finalmente se desarrolló en 1947, siendo una forma efectiva de alcanzar el continente antártico a bordo del transporte “Angamos” y la fragata “Iquique”.



De acuerdo al Jefe de la División Antártica del Estado Mayor General Armada, Capitán de Navío Lars Christiansen, en dicha expedición “se construyó la primera base antártica nacional, en ese momento denominada ‘Estación Meteorológica y Radiotelegráfica Soberanía’, conocida actualmente como ‘Base Naval Antártica Arturo Prat’, ubicada en la Bahía Chile, en la isla Greenwich del archipiélago de las Shetland del Sur, dejando para su resguardo y funcionamiento a seis servidores navales, que por primera vez enfrentaron el desconocido y temido invierno antártico”.

En esa época, gracias a la capacidad del “Angamos” fue posible transportar un hidroavión de la Fuerza Aérea de Chile, el que realizó el primer vuelo de una aeronave nacional en ese territorio.

“Durante setenta y seis años de campañas antárticas, la Institución ha comisionado las unidades necesarias para cumplir con las tareas y roles asignados por el Gobierno y el cumplimiento de las normas establecidas por el Sistema del Tratado Antártico, especialmente en lo que respecta a Búsqueda y Rescate, así como protección del medio ambiente antártico”, destaca.

La Armada de Chile ha grabado un nombre y establecido una tradición al encontrarse siempre prestos para concurrir a una emergencia en el área de responsabilidad de búsqueda y rescate. Pero no solo esa ha sido su misión, sino que también el apoyo logístico para compatriotas y para trasladar a extranjeros hacia sus bases. “Dentro de la notoria cantidad de material que se transporta hacia y desde la Antártica, nuestra Institución, es además responsable de retirar toda la basura que se produce en las bases nacionales. También de apoyar a las bases internacionales de acuerdo a la capacidad remanente, con el superior propósito de cumplir con lo establecido para el cuidado del continente. El soporte logístico que solo la Armada de Chile puede brindar con sus unidades, además de resultar vital para los Operadores Antárticos Nacionales”, detalla el Comandante Christiansen.

Son más de diez los programas internacionales que recurren a la Armada para el transporte de personal científico y carga, para el desarrollo del Programa Científico Nacional. Todo lo anterior ha logrado colocar a Chile en una posición influyente dentro de los países miembros del Sistema Antártico, destacándose por su compromiso y por contar con una Armada que busca dar soluciones para satisfacer los requerimientos que se plantean.



Deporte Oficial

Velas al viento

El trabajo en equipo y la pasión por el mar son elementos que constituyen la práctica de este deporte náutico. En 2022, representantes de la Armada participaron en diferentes instancias en Chile y fuera del país, pero ¿qué significa tripular un yate?, ¿cómo funciona?, ¿cuáles son sus requisitos?.

El mar constituye el 80 por ciento de la superficie total del planeta. Chile, por su parte, posee 6 mil 435 kilómetros de costa, lo que significa que en la mayoría de las ciudades costeras el Océano Pacífico es parte de su ADN. En algunas regiones, este componente es propicio para incentivar los deportes náuticos, entre ellos, la Vela.

La Armada de Chile, en tanto, fomenta la práctica de la Vela a través de la Escuela Naval y de la Escuela de Grumetes, como así también, la Institución regula las normativas y exigencias para quienes quieran realizar deportes en el mar de forma recreativa o de competencia. Aun así, es importante recordar que un yate es más que un casco con dos velas, es mucho más que eso.

Uno de los requisitos más importantes es la pasión por la navegación: ir en busca de esa adrenalina y dar el máximo a bordo. Pero, ¿qué es necesario tener en cuenta para comenzar la aventura? Pues varias cosas.

Lo primero es conocer que existe una gran cantidad de clases de yates. Hay de varios tamaños y tipos, unos que pueden albergar a un equipo de hasta diez personas y otros que basta con una sola. Aún así, todos tienen el mismo principio: una estructura que puede variar de material (plástico, fibra de vidrio o de carbono) y que, adosada a esta, se encuentra un mástil en el que va sujeta una o más velas que son dirigidas por un travesaño (botavara) que está, a su vez, amarrado a la caña, la que busca direccionar al yate en las mejores condiciones de viento.

La tripulación depende de la eslora del navío, es decir, la cantidad de gente va a variar según cuánto mide de largo. Por ejemplo, un yate clase J-24 (eslora: 7,32 metros) alberga entre cuatro a cinco personas; el Snipe, que se prolonga 4,7 metros está diseñado para ser controlado por una pareja; distinto es el caso del IRC Regata, en Chile participan aquellos que están entre los 10,98 a 13,7 metros, y su dotación alcanza las diez personas.

Otro elemento a considerar son los puestos que ocupará el equipo. El total de cargos será determinado por el tamaño de la embarcación. De proa a popa son diez: Proel, Mástil, Ayudante de Mástil, Piano, Trimmer: de Spinnaker, de Braza, de Genoa y de Mayor Timonel y Táctico. Así es como este deporte ostenta un alto grado de compañerismo y trabajo en conjunto.

Si bien es cierto los yates de competencia también suelen ser usados para fines recreativos como el paseo por la costa, quienes pertenecen a la rama competitiva bien saben que son necesarias algunas cualidades que trascienden al conocimiento teórico de la embarcación.

La buena preparación física es relevante para todo tipo de deportes, y eso no excluye a la Vela, puesto que a bordo permanecen en constante movimiento para realizar todas las maniobras dispuestas en su cargo, y muchas veces se requiere de agilidad y velocidad.

Aunque las regatas de bahía Barlovento-Sotavento pueden durar aproximadamente una hora, la concentración, el manejo del espacio de navegación -más conocido como “cancha”-, estar pendiente de las condiciones meteorológicas o saber los defectos y fortalezas de los rivales son piezas fundamentales para llegar a la línea de meta con el mejor tiempo posible.





Navegar por la historia

La definición de “yate” está catalogada como toda aquella embarcación ya sea a vela o motor que posea un lugar para que la tripulación pueda dormir a bordo de esta. Eso sí, esta palabra no es nueva, sino todo lo contrario. La historia cuenta que fueron los comerciantes holandeses del siglo XIV que, con motivo de celebrar el retorno de sus mercancías a puerto tras ser robadas por contrabandistas, salían en unos pequeños jaghts, las que más tarde serían utilizadas como naves caza piratas.

Dispuesta esta tradición europea, prontamente navegar ya no era exclusivamente una forma de atrapar delincuentes, sino también, disfrutar de un buen paseo por la costa. Sin embargo, en 1661 bajo el reinado de Carlos II de Inglaterra y Escocia, se organizó la primera regata deportiva, la que incluía una carrera de 40 millas por el Támesis. Por más de un siglo este pasatiempo fue considerado como el Deporte de los Reyes, aunque ya para 1800, esta actividad náutica incluía a participantes que no pertenecían necesariamente a la Corona.

Por su parte, el primer club de yates del mundo fue el The Water Club of the Harbour of Cork (en español: el Club de Marina del Puerto de Cork), fundado en 1720, en Reino Unido. Aún así, para que Chile tuviera una organización de este tipo pasaron casi 200 años. En 1912, el alemán Otto Stonzelbach creó el Club de Yates de Valdivia, quien constituyó formalmente la vela deportiva en nuestro país. Prontamente, las intenciones llegarían a ciudades costeras como Valparaíso, Viña del Mar, Algarrobo, Iquique o Antofagasta.

Uno de los eventos náuticos más antiguos en nuestro país es la Regata Off Valparaíso, organizada desde 1972 por la Armada de Chile, y en la que tradicionalmente se han reunido cientos de competidores en la bahía de Valparaíso para navegar y aspirar al tan ansiado podio.

La Escuela Naval “Arturo Prat” junto a la Escuela de Grumetes “Alejandro Navarrete Cisterna” también promueven la enseñanza y práctica de la Vela de forma transversal. En el caso del plantel porteño, desde Primer Año los Cadetes aprenden a navegar; otros se suman al Seleccionado de Vela, participando en regatas en Chile y en el extranjero. Los Grumetes, en tanto, son inducidos a la actividad náutica y compiten en encuentros de la Región del Biobío o en otras localidades del país, muchas veces compartiendo con clubes y con la propia Escuela Naval.

La estrecha relación entre la tripulación y el amor por el mar coincide con que este deporte histórico reúne las condiciones ideales de un marino. Exige preparación física y concentración, pero también un alto nivel de trabajo en equipo, aspectos claves para llegar al rumbo definido. La Vela es y siempre será la actividad náutica que se encargará de definir los valores que hombres y mujeres de mar deben reunir para embarcarse y navegar por los océanos llenos de aventuras y desafíos.





70° aniversario

Formación naval integral, contextualizada y con sentido

La Dirección de Educación de la Armada, acorde a los avances tecnológicos, ha incorporado innovaciones pedagógicas en que los alumnos deben ser capaces de desarrollar habilidades intelectuales, forjar virtudes morales, valores y principios. La formación naval es integral y ese es su sello.

En las escuelas, academias y centros de instrucción de la Armada se fusiona la preparación técnico profesional con una sólida formación valórica, aspectos indispensables en todo servidor naval. “Esto se refleja en la calidad de los especialistas que egresan cada año, la que les permite operar y mantener sistemas y equipos de última tecnología, desempeñarse en forma segura, eficaz y eficiente en nuestras unidades y reparticiones y, además evidenciar sólidos valores y principios que los transforman en referentes en la sociedad”, señala el Director de Educación

de la Armada, Contraalmirante Sebastián Gutiérrez Casas, al referirse al proceso formativo en la Armada, el que se basa en el Modelo de Educación Naval bajo un Enfoque Orientado a Competencias (MEDOC).

Este permea cada una de las etapas del Sistema de Educación Naval desde lo general a lo particular, haciendo eco en que la competencia moviliza saberes conceptuales, procedimentales (habilidades) y actitudinales.

La tridimensionalidad que posee una capacidad se promueve en los alumnos para que las evidencien en su futuro desempeño profesional como especialistas.

La formación por competencias recoge la experiencia de años de trabajo y perfeccionamiento educacional por medio de Seminarios, Talleres, Capacitaciones Docentes y otras actividades, en pro de generar un conocimiento detallado de las concepciones educacionales.

Para el Jefe del Departamento de Planificación y Desarrollo de la Dirección de Educación, Capitán de Navío Jaime Rodrigo Ramírez, “el MEDOC fomenta y modela el desarrollo del aprendizaje para que no se desvanezca en el tiempo. Es por ello que toman relevancia las actividades de aprendizaje y los resultados generados por los profesores en cada alumno. Este modelo fortalece la concatenación de la formación integral, mediante el desarrollo de los siguientes modelos: Militar Naval, Profesional, Académico, Físico Deportivo, Valórico y Cultural”.

Agrega que “el MEDOC se encuentra en pleno proceso de implementación desde la etapa de rediseño curricular (2023 - 2025), hasta su total aplicación a contar del año 2026”.

Nuevos desafíos

La formación naval es integral y por ello su sello característico va más allá de la actualización tecnológica. Tanto hombres como mujeres son formados al alero del Código de Honor, virtudes, valores fundamentales y principios que conforman la identidad institucional o el “ethos naval”, preparándolos para enfrentar con entusiasmo los desafíos de la profesión mediante soluciones creativas e innovadoras.

En este contexto, la formación valórica adquiere un rol fundamental dentro de los primeros años del proceso educacional, ya que en esta etapa se pretende consolidar los principios que permitan lograr la plena consolidación a lo largo de la carrera naval. Para ello se ha considerado fundamental conjugar la formación técnico profesional con el fortalecimiento de la formación humanista, ya que esta última representa la clave para la formación del mando y liderazgo.

“Debemos asesorar oportunamente para que nuestros egresados alcancen altos estándares de desempeño con una educación para el siglo XXI, en un contexto que se caracteriza por cambios vertiginosos; en este marco la innovación curricular por competencias viene a contextualizar el aprendizaje y a desafiar las nuevas prácticas y gestión pedagógicas en nuestras Escuelas y Academias”, enfatiza la Asesora pedagógica y Magíster en Ciencias de la Educación, integrante de la Unidad de Aseguramiento de la Calidad, Lisbeth Concha Gfell.

La Dirección de Educación de la Armada, en estos 70 años, ha renovado su infraestructura. Hoy cuenta con laboratorios con moderno equipamiento, talleres y simuladores para cumplir con las demandas de las especialidades y las escuelas, dando origen a una nueva superestructura de educación naval.

Parte del equipo Docente DEA



Lisbeth Concha:
Magíster en Ciencias de la Educación y Magíster en Desarrollo



Pamela González:
Magíster en Desarrollo Curricular y Proyectos Educativos



Cristián Frías:
Doctor en Educación



Gloria Cornejo:
Magíster en Gestión Educacional



Ingrid Barckhahn:
Profesora de Castellano con 46 años de servicio en la Armada



Cigney Sepúlveda:
Magíster en Educación mención Evaluación y Currículum



María Teresa Osorio:
Magíster en Educación y Doctora en Comunicación



Mariela Acuña:
Magíster en Desarrollo Curricular y Proyectos Educativos. Diplomada en Formación de Docentes para Educación orientada a competencias

Imágenes proporcionada por D.E.A



Toda la línea formativa matriz, de especialidad y de posgrado de la Armada se encuentra acreditada ante la Consejo Nacional de Acreditación. La Escuela Naval “Arturo Prat” está acreditada en nivel de excelencia por 6 años (2018-2024), la Academia Politécnica Naval por 5 años (2018-2023), la Escuela de Grumetes por 5 años (2022-2027) y la Academia de Guerra Naval en nivel avanzado por 5 años (2022-2027) en las áreas de gestión institucional y docencia, beneficiando con ello a un universo de más de 3 mil alumnos.

La acreditación se ha centrado en las áreas de gestión Institucional, docencia de pregrado y vinculación con el medio. Este sello de calidad, reconocido a nivel nacional, ha permitido que los alumnos de nuestras escuelas matrices puedan optar a becas y créditos con aval del Estado, lo que ha facilitado la postulación y el acceso a una mayor cantidad de jóvenes.

ETHOS NAVAL

La preservación del “ethos naval” representa uno de los grandes desafíos para el sistema de educación institucional en el escenario del mundo actual. Para ello se ha implementado un plan de fortalecimiento de la formación humanista, el que está compuesto por diversas iniciativas, tales como:

Programa Scriptio: Metodología de resolución de problemas de escritura implementada en la Escuela de Grumetes para desarrollar habilidades en esta área.

Plataforma Barlovento: Sitio web destinado al fortalecimiento de la escritura y acceso a una amplia gama de libros en formato digital, además de entregar información histórica, filosófica, de expresión oral y escrita, entre otros contenidos.

Diplomado en Humanidades de la Universidad de San Sebastián en conjunto con el Centro de Educación

a Distancia (CED): dirigido a Oficiales y Gente de Mar en su primera etapa de la carrera, profesores y empleados civiles, con el fin de fortalecer la expresión oral y escrita, virtudes, valores, historia de occidente y el pensamiento crítico, lo que permite a los alumnos, ampliar el acervo cultural y potenciar una visión integradora de los distintos acontecimientos que deberán enfrentar a lo largo de sus vidas y carreras.

Sitio Web Ethos Naval: permite al personal más joven acceder desde sus teléfonos celulares a información histórica, valórica y de contingencia institucional.

Taller “Habilidades de lectura” para fortalecer hábitos de lectura en las escuelas matrices.



La educación en la Armada entrega un ethos naval, que es aquel sello que todos tenemos y que se forja a través del crecimiento académico y valórico durante nuestra carrera.

La educación en la Armada es responsabilidad de quienes la conformamos; de ahí la importancia de valorar, cuidar y transmitir este ethos, para seguir siendo una institución sólida que contribuye al desarrollo de nuestro país.

En este Aniversario número 70 de la Dirección de Educación de la Armada agradezco el compromiso de cada una de las personas que la conforman. El importante trabajo de ustedes es fundamental para el éxito de nuestro sistema educacional y la preparación de nuestras dotaciones, sobre las cuales se forja la excelencia de la Armada de Chile.

Contraalmirante
Sebastián Gutiérrez Casas



Actividades para este año

En el marco de su aniversario, la Dirección de Educación de la Armada ha organizado una serie de actividades a realizar durante este 2023, las que además involucran a sus Escuelas y Academias. Entre ellas destacan:

27 de marzo: Ceremonia Militar 70 años. En esta oportunidad se realizará el lanzamiento de tres concursos abiertos para el personal institucional. El primero será ejecutado por la Academia Politécnica Naval y será de fotografía. A esta iniciativa se sumará un concurso literario que estará a cargo de la Escuela Naval y de la Escuela de Grumetes, mientras que el concurso de Historia Naval será ejecutado por la Academia de Guerra Naval.

Abril: Ciclo de Conferencias de Neurociencias. Con el fin de brindar herramientas de apoyo a nuestros docentes y fortalecer la práctica pedagógica, destacados expositores de distintas universidades expondrán en un ciclo de conferencias sobre los distintos alcances de las neurociencias y sus múltiples alcances en el ámbito de la educación. Esta actividad será ejecutada por la Academia Politécnica Naval.

Mayo a Noviembre: A través de Innovapolinav se buscarán proyectos relacionados al ámbito de la educación.

Junio: Seminario “Liderazgo y ethos naval”. Ejecutado por la Academia de Guerra Naval y dictado por docentes de la Red Cultural, este seminario al que se accederá por invitación, estará compuesto por ponencias del liderazgo y su relación con el ethos naval desde la óptica del lenguaje, historia, valores y experiencias de vida.

Julio: Revista de Marina. En esta edición la Revista de Marina girará en torno al “ethos naval” como tema central.

Junio a Agosto: Conferencias “Grandes Marinos de la Historia”. Dictado por la Red Cultural y ejecutado por la Academia de Guerra Naval y Escuela de Grumetes, estará compuesto por una serie de ponencias sobre la vida y legado de reconocidos marinos nacionales e internacionales, su impronta y legado en nuestra Institución.

Octubre: Premiación concursos. Cada plantel organizará sus respectivos concursos y sus respectivas premiaciones.





**FUNDACIÓN
BLANCA ESTELA**

Inspiradas en el servicio

El voluntariado de la Fundación "Blanca Estela" es quien hace posible llevar a cabo la gran obra que realiza esta entidad apoyando a los miembros de la Familia Naval. Ese comprometido equipo humano, desde Arica a Punta Arenas, diariamente entrega su tiempo y cariño en beneficio de los demás.



Por elección, el 26 de abril de 2002, un grupo de señoras de Oficiales de la Armada que sentían la necesidad de entregar apoyo a la gran Familia Naval, crearon la Fundación “Blanca Estela”. Dedicaron su tiempo, conocimientos y experiencia para una labor solidaria. Se busca transformar a la sociedad desde el convencimiento de que su esfuerzo contribuye a la creación de un mundo mejor.

Si el quehacer es importante, no lo es menos el cómo conseguirlo. Por eso, la persona voluntaria se compromete libremente a realizar, actividades de interés social, colaborando en dichas tareas de una forma organizada.

Poco a poco, la labor solidaria que desempeñaban fue incrementando y logró transformarse en una Fundación que ha logrado desarrollar un sinnúmero de obras, con seis sedes a lo largo del país.

Las diferentes tareas a las que se comprometen y realizan con espíritu solidario, es lo que les ha permitido formar una gran red de apoyo para todas aquellas familias que requieren de asistencia en momentos complejos, debido a graves enfermedades, catástrofes de la naturaleza o cualquier situación que deteriore gravemente su calidad de vida.

Cualquier persona puede ser voluntaria. Todos tenemos algo que aportar en función de nuestras capacidades, motivaciones y circunstancias personales, en la Fundación Blanca Estela se va a encontrar un lugar, o una tarea que desarrollar.



Funciones de la acción voluntaria



Ayúdanos a ayudar

En palabras de la Presidenta de la Fundación, María Teresa Vergara de De la Maza, “las voluntarias son muy importantes, porque son quienes realmente se comprometen entregando tiempo y cariño en beneficio de los demás. Ellas entregan un apoyo integral al escuchar, entender, orientar, extender su mano amiga a quien lo está pasando mal y necesita que lo ayuden”, recalca.

www.fundacionblancaestela.cl

REFLEXIÓN ESPIRITUAL

El entusiasmo de vivir con Dios

En los primeros meses del año, nuestra Institución se llena de entusiasmo marino al recibir en sus Escuelas Matrices a nuevas promociones de hombres y mujeres que vienen a ser parte del proyecto de servicio que la Armada realiza a lo largo del país.

La virtud del entusiasmo que nos propone la Ordenanza de la Armada es la fuerza que nos debe acompañar en el navegar del presente año a todos los miembros de la Institución. Así, el valor y calidad de nuestra fuerza interior, las energías que nos regala la pertenencia y esencia de nuestro ser marino, serán también el motor de nuestro comportamiento naval.

La falta de entusiasmo hace desaparecer grandes ideales, sueños y proyectos de vida. La falta de entusiasmo

puede provocar vivencias negativas en las personas y en las Instituciones. La falta de entusiasmo nos puede llevar a divorciarnos de nuestras opciones o compromisos libremente asumidos.

La palabra entusiasmo viene del vocablo griego "Entheos" que significa "tener a Dios dentro de uno", es decir, aquel que tiene a Dios dentro de sí es un entusiasta. El entusiasmo, en este sentido, es un valor humano y cristiano, pues viene de la acción inspiradora que podemos descubrir dentro de nosotros mismos. Por lo tanto, el entusiasmo debería ser siempre el sello que debemos impregnar cada uno de nuestros actos para hacer nuestro trabajo con pasión, entrega y compromiso.

Hagamos de la virtud del entusiasmo una filosofía de vida, porque el entusiasmo es vida, enriquece nuestro ser y actuar.

Capellán Fernando Jarpa Parada
Escuela de Grumetes "Alejandro Navarrete Cisterna"

El afán y el descanso integral

El descanso no solo tiene que ver con dormir una cantidad de horas adecuada, alimentarse de buena manera y pasar tiempo desconectado del trabajo, sino que una parte importante tiene que ver con la dimensión espiritual, de cómo enfrentamos el día a día y cómo llegamos al final del año después de un arduo trabajo.

Las ansiadas vacaciones y el merecido descanso obtenido a través de ellas han demostrado ser muy importantes para el comienzo de un nuevo año laboral, dado que se renuevan las energías y aclaran las ideas, sin embargo, debemos poner especial atención a la dimensión espiritual, porque en ésta encontraremos todo lo que necesitamos para reanudar nuestras labores.

En el libro de San Mateo 6:33, Dios nos insta a que primeramente busquemos su reino y su justicia y que todas las cosas serán añadidas, es decir Dios, conociéndolo

todo, añadiré lo que necesitamos si le buscamos, siendo un buen descanso parte de esta promesa.

Dios nos habla también, a través de su Santa Palabra, sobre no afanarnos y acerca que cada día tiene su propia complicación; es así como San Mateo 6:34 dice: "Así que no os afanéis por el día de mañana, porque el día de mañana traerá su afán. Basta a cada día su propio mal".

Rescatemos la enseñanza de la dimensión espiritual del descanso, Dios nos habla sobre dejar la ansiedad de lado, a vivir cada día intensamente, a saber que nuestro creador tiene todo bajo control; si Él nos dice que "es nuestro pastor y que nada nos faltará", entonces confiemos en que así será.

Obispo René Ojeda Oyarzún
Capellán Nacional Evangélico de la
Armada

PRINCIPALES EFEMÉRIDES

Marzo

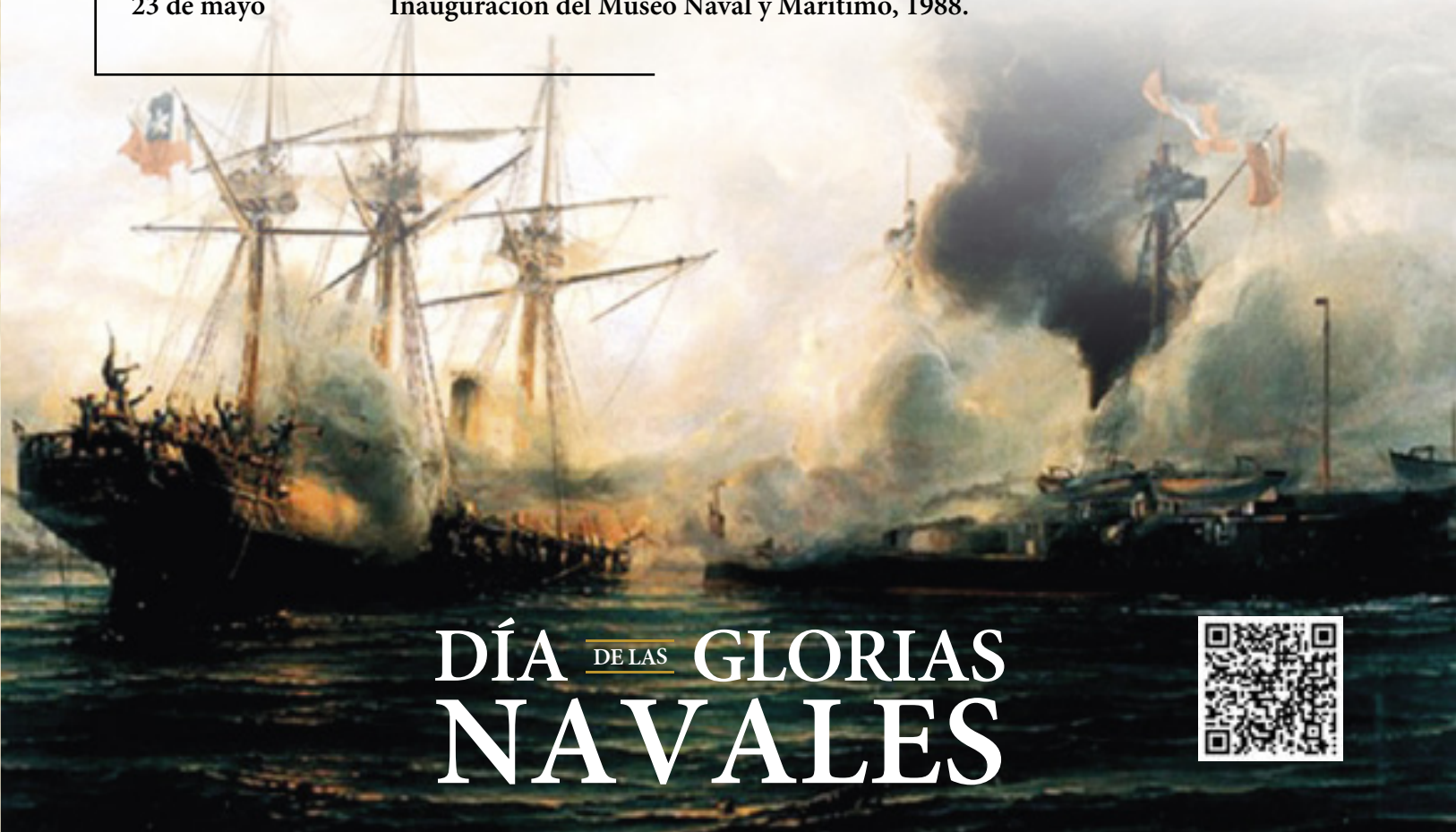
15 de marzo	Aniversario del Izamiento del Pabellón Nacional LSG “Quintero”, 2003.
16 de marzo	Aniversario de la Aviación Naval, 1923.
20 de marzo	Aniversario de la Compañía de Oficiales de Reserva Naval (CORNAV), 2003.
24 de marzo	Aniversario de la Dirección de Educación de la Armada, 1953.
31 de marzo	Aniversario del Servicio Meteorológico de la Armada, 1928.

Abril

1 de abril	Aniversario de la Dirección de Finanzas de la Armada, 1998.
2 de abril	Aniversario del izamiento del Pabellón Nacional AGS “Cabo de Hornos”, 2013.
3 de abril	Natalicio del Comandante Arturo Prat, 1848.

Mayo

5 de mayo	Día de la Familia Naval.
21 de mayo	Día de las Glorias Navales. Aniversario de los Combates Navales de Iquique y Punta Gruesa, 1879. Aniversario de la creación de la Comandancia en Jefe de la IV Z.N., 1989.
23 de mayo	Inauguración del Museo Naval y Marítimo, 1988.



DÍA DE LAS GLORIAS
NAVALES





Síguenos



@armada_chile



@armadachile



@Armada_Chile



@armadachile



Visítanos en
www.revistavigia.cl