

Nº 1-Junio-1985

VIGIA



REVISTA DE LA ARMADA DE CHILE





Este mes saludamos por sus respectivos aniversarios a la Especialidad de Abastecimiento (Foto 1), Servicio Meteorológico de la Armada (Foto 2) e Infantería de Marina (páginas centrales).



EVENTO DEL MES EVENTO DEL MES



21 DE MAYO

En todo el país se conmemoró el 106° aniversario del Combate Naval de Iquique y, como es tradicional, el acto más importante se efectuó ante el busto del héroe de esta gesta, Capitán Arturo Prat.

BOYA "ESMERALDA"

Con emoción y recogimiento, Iquique engalana sus embarcaciones ante la boya que marca el sitio donde permanece hundida la "ESMERALDA".

Este acto constituyó una de las principales ceremonias que se efectuaron en Iquique con motivo de la conmemoración del Combate Naval, por constituir este hecho un ejemplo de heroísmo y conciencia patriótica digna de destacarse año a año, porque a pesar del tiempo, que nos hace estar hoy día a más de un siglo de la trascendental gesta, el arrojo y el valor de un pequeño grupo de chilenos continúa siendo fuente de inspiración y juramento de cada uno de los integrantes de la Armada, quienes al momento de ingresar a la Institución manifiestan su deseo hasta de dar la vida si fuese necesario. ⚓



VIGIA

REVISTA DE LA ARMADA DE CHILE

Nº 1-Junio-1985



COMO PORTADA DE
NUESTRO PRIMER NUMERO
HEMOS ESCOGIDO ESTA
FOTO QUE SIMBOLIZA EL
PERMANENTE RESGUARDO
DE NUESTRO PATRIMONIO
MARITIMO.

INDICE

LA ARMADA HOY: Noticias gráficas	4
RECORDEMOS EN UN DIA...	9
ENTREVISTA: Alnte. Rigoberto Cruz Johnson	10
LUKAS EN EL MAR.	13
CHILE SURCA EL PACIFICO	
HACIA SU DESTINO: Alnte. José T. Merino Castro	14
GLORIAS NAVALES.	22
BUQUES DE LA ARMADA.	24
INTERESES MARITIMOS: Ese mar que tranquilo te baña.	28
CRONICA: Mario Arnello.	32
INFORMACION EXTERIOR: Misiones navales de Chile	35
REPORTAJE: Infantería de Marina.	36
LA ARMADA HOY: Noticias gráficas.	39
MUNDO NAVAL: Bienestar.	44
Servicio Religioso.	46
VALORES, COSTUMBRES Y TRADICIONES: Ño Brito, un ejemplo	48
CORREO.	50
ISLA DE PASCUA: Un controvertido proyecto	52



ENTREVISTA PAGES. 10 - 12



CHILE SURCA EL PACIFICO... PAGES. 14 - 21



LUKAS PAG. 13



CRONICA PAG. 32



ÑO BRITO PAG. 48

La revista VIGIA es una publicación mensual de la Armada de Chile.

Director Responsable: **Capitán de Navío Alfonso Herrera Correa**, Jefe del departamento de relaciones públicas de la Armada - Producción y Edición: **SIPIMEX LTDA.** - Jefe de Redacción: **Beatriz García-Huidobro** - Colaboradores: **Mario Arnello** - **Gema Contreras** - **Lukas** - Diagramación y Diseño: **JPR** - Fotografías: **Luis Vallejos** - **Juan Pablo Lira** - Reparticiones Navales.
Impresión: Morgan - Marinetti que sólo actúa como impresora.

El acontecer institucional, la validez y fuerza del medio escrito como canal de comunicación, ha determinado impulsar este nuevo medio que nos llevará a difundir los progresos, logros y valores de todos nosotros, hombres de mar que día a día cimentamos con mayor fuerza esta base histórica, humana y vigente que avanza en la comprensión de objetivos y metas propuestas.

En tal sentido se hace necesario agilizar y buscar la forma de conducir este diálogo, ameno, meditado y objetivo que nos permita identificarnos como seres sensibles, honestos y de arraigados conceptos morales, disciplinarios y éticos que marcan nuestro paso por la Institución, estos valores, han fortalecido nuestra condición de marinos y templado nuestro ánimo, proveniente de una vocación noble, audaz y enriquecedora.

Esta intención y compromiso a la vez, es de todos y cada uno de los que formamos la Institución, por muy lejano y apartado que se halle, pues su trabajo, inquietudes y ansias son tan importantes y necesarios que deben destacarse y difundirse. No olvidemos que la actividad humana y en especial en la Armada está jalonada de múltiples acciones, aparentemente intrascendentes, pero que unidas conforman lo que nos hizo grande en el ayer y es un deber para hoy.

Los marinos estamos conscientes de que nuestro pueblo está destinado al mar, y sometido por lo tanto a las vicisitudes de su siempre imponderable inmensidad, por ello, día a día ha ido creciendo el sentimiento de la cohesión institucional y el fortalecimiento de la moral, de todos los que estrechamos las filas de la Marina de Guerra.

Desde siempre la cohesión y disciplina han sido los elementos determinantes en el importante rol que desempeña la Armada de Chile de cautelar los legítimos intereses del país y su soberanía, éstos constituyen la base sobre la que descansa nuestro permanente trabajo de satisfacer los ideales y superiores designios de nuestra Patria.

Hago llegar a los marinos lectores un saludo afectuoso y de estímulo en la hora en que nace esta revista, en que muchos de nuestros hombres han puesto lo mejor de sí en ella, con la convicción que su tarea sea aquilatada en las reparticiones y especialmente en las unidades vigilantes de los mares de nuestra nación, y en aquellos puestos en que lejos del territorio sirven a Chile desde el extranjero.

Para concluir, os recuerdo que el mayor o menor éxito que esta Revista "VIGIA" tenga, dependerá de todos y cada uno de nosotros en la medida que aportemos nuestra vivencia, valores e inquietudes, vuestra participación es imprescindible, y ninguno de ustedes se debe sentir marginado del quehacer institucional.

Recordemos que en el calendario de Chile, sólo hay dos días que se celebran con una salva matinal de 21 cañonazos, esos son el 21 de Mayo y el 18 de Septiembre, fechas en que se definió la estirpe de la raza.



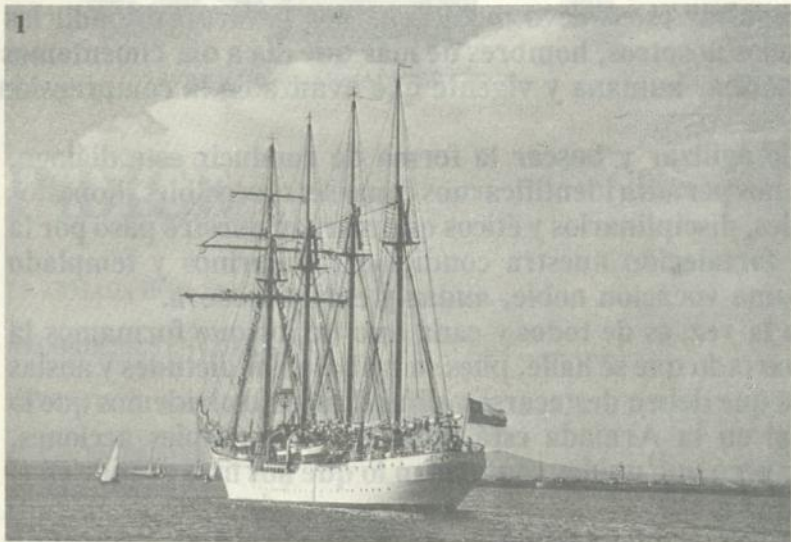
Jose Merino

JOSE T. MERINO CASTRO

ALMIRANTE

COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA

LA ARMADA HOY LA ARMADA HOY



El buque-escuela "Esmeralda" fue recibido calurosamente durante su estadía en puertos sudafricanos, siendo objeto de continuas manifestaciones de amistad y aprecio en Saldanha Bay, Cape Town y Fort Elizabeth. (Fotos 1 y 2)

Exitoso primer trasplante renal, desarrollado en el Hospital Naval Almirante Neff, de Valparaíso. (Foto 3)

El Vicario General Castrense, Monseñor José Joaquín Matte, departe con las dotaciones de la Escuadra en Valparaíso. (Foto 4)

La Escuela de Grumetes da inicio a su período normal de clases. (Foto 5)

Efectivos de la Escuela de Armamentos de la Armada iniciaron el Mes del Mar con un operativo cívico-militar en el sector Miraflores Alto. (Foto 6)



LA ARMADA HOY LA ARMADA HOY



Cumpliendo invitación del señor C.J.A., vino el Comandante en Jefe de la Armada de Ecuador, Almirante don Santiago Coral T. (Foto 7)

Curso de lenguaje para microcomputadores dicta la Escuela de Operaciones de la Armada. (Foto 8)

Acompañando al Comandante en Jefe de la Armada de Ecuador, cumplió labores profesionales el Director del Perdonal, C.A. señor Guillermo Dueñas I., quien de parte con D.I.A. (Foto 9)

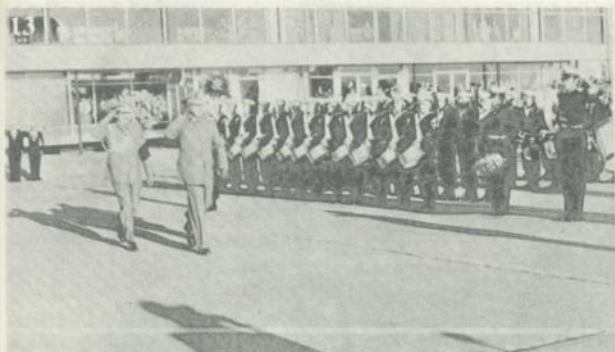
Delegación de Guardiamarinas de la Armada de Ecuador visita la Escuela Naval como parte de su crucero a bordo del B.E. "GUAYAS". (Foto 10)

El señor C.J.A. en visita de inspección al DIM. ALDEA en Talcahuano. (Foto 11)

El C.J.E. recibe la visita del Vicario General Castrense, Monseñor José Joaquín Matte, a bordo del buque insignia. (Foto 12)



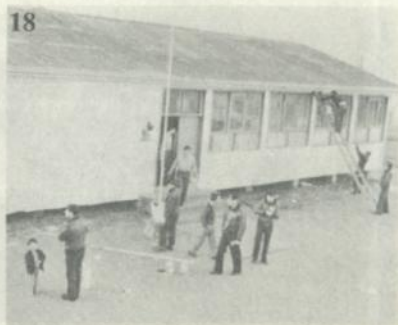
LA ARMADA HOY LA ARMADA HOY



En visita a la VIII Región, un destacamento de la II Zona Naval rinde los honores a la llegada de S.E. el Presidente de la República en el aeropuerto. (Foto 13)

Almirante TERAN, Comandante en Jefe de la Armada de Ecuador, visita dependencias de la II Zona Naval. (Foto 14)

Se cumplió ansiada necesidad en la Guarnición Naval de Santiago, inaugurando el Casino de Suboficiales y Sargentos. (Foto 15)



En exitosa y profesional tarea se reflota el "CAUPOLICAN" en el interior del dique VALPARAISO III. (Foto 16)

Por intermedio de nuestro Agregado Naval en Ecuador, C.N. Alejandro Sepúlveda, el CALEUCHE-QUITO entrega donación en dinero a esa Institución. (Foto 17)

División SS "O'BRIEN" desarrolla apoyo comunitario en Corral. (Foto 18)

LA ARMADA HOY LA ARMADA HOY

GLORIAS NAVALES, mayo, Mes del Mar y Epopeya de Iquique, fueron el puntal de acción Institucional en todo el territorio nacional y más allá de él en el exterior. Las Zonas Navales y mandos dependientes dieron brillo a estos acontecimientos, con sobriedad y patriotismo, integrando a la comunidad en el quehacer de estos valores que son patrimonio no sólo de los hombres del mar, sino que de todo el país.



Alumnos de Enseñanza Básica y Media de Arica desarrollaron excelente exposición de artesanía y pintura relativa al Mes del Mar '85. (Foto 19)

Putre, I Región, recibió e inauguró busto de A. Prat. El Gobernador Marítimo agradece el homenaje. (Foto 20)

Escolares de Arica complementan su educación con visitas a las unidades de la Escuadra. (Foto 21)

Comandante en Jefe de la Escuadra y Comandante del Distrito Naval Norte depositan ofrenda floral ante el monumento a Prat en Iquique. (Foto 22)



LA ARMADA HOY LA ARMADA HOY



La comunidad iquiqueña y su muestra de artesanía contribuyen a realzar el Mes del Mar. (Foto 23)



DLG. "COCHRANE", buque insignia de nuestra Escuadra, rinde honores a la boya Prat en Iquique. (Foto 24)

Contingente de la VI División de Ejército, en Iquique, desfila ante autoridades en el 106° Aniversario de la Gesta de Prat. (Foto 25)

V.A. señor Sergio Sánchez Luna, Comandante en Jefe de la Escuadra, impone condecoración "Treinta Años de Servicio" al SOM. señor Nilberto Silva Z. y SO. señor Fernando Aguilera R., en Iquique. (Foto 26)



RECORDEMOS EN UN DIA...

1º de junio... SERVICIO METEOROLOGICO DE LA ARMADA...

La misión de esta entidad que cumple 21 años de servicio es satisfacer las necesidades meteorológicas en tiempos de paz y de guerra de todas las unidades y fuerzas navales, tanto de superficie como aéreas. Para cumplir cabalmente este objetivo, el Servicio Meteorológico de la Armada, dependiente de la aviación naval, difunde regularmente pronósticos del tiempo, en los cuales se da a conocer el estado del cielo (lluvia, niebla, visibilidad, viento y estado del mar). Para fines exclusivamente aeronáuticos, se entregan informes detallados en cuanto al tipo de nubes, turbulencias y formaciones de hielo. Este Servicio recopila datos de cada estación, los que posteriormente son procesados para efectuar estudios de climatología del litoral chileno. Asimismo, a través de los radioteletipos, recibe informaciones de superficie y de altura de varios países, como Argentina, Perú, Uruguay y Brasil.

15 de junio... ABASTECIMIENTO...

Hace 167 años nació a la vida institucional la especialidad de "Abastecimiento de la Armada", cuyo fin es permitir al buque que se hace a la mar con cientos de hombres a bordo operar complejos sistemas de armas y maquinarias, por largo tiempo en forma totalmente autónoma.

Los oficiales de abastecimiento y el personal especialista, quienes en la actualidad reciben capacitación en las universidades del país y en centros de enseñanza superior, deben obtener y proveer los equipos, componentes, accesorios, repuestos, consumos y lubricantes que necesita la fuerza organizada y los establecimientos de apoyo terrestre. Además deben preocuparse de brindar alimentos, vestuario y los sueldos para el personal de la Institución, como asimismo administrar los fondos públicos para su eficaz inversión.

Para asegurar a la Armada el apoyo logístico y administrativo, cuenta también con la Escuela de Abastecimiento y Servicios, que perfecciona al personal en los aspectos técnico-profesionales.

16 de junio... CUERPO DE INFANTERIA DE MARINA...

La presencia del Cuerpo de Infantería de Marina en nuestra historia se inicia con los primeros esfuerzos que hicieron los patriotas para disputar a España el dominio del mar.

En la actualidad cuenta con un grupo de hombres de selección y expertos en la conquista de una cabeza de playa en territorio enemigo, para lo cual son constantemente preparados y entrenados.

Esta rama anfibia prepara a sus hombres para actuar como unidades de choque en operaciones de desembarco y en otras misiones en que se requiere una fuerza de combate de primera línea.

Por esta razón, sus efectivos son formados de acuerdo a los más modernos sistemas, a fin de que puedan desempeñarse eficazmente cuando se necesite su participación.

LA ARMADA

EN EL PODER LEGISLATIVO

ALMTE. RIGOBERTO CRUZ JOHNSON



ROL DE LA ARMADA EN EL PODER LEGISLATIVO

Proveniente de una familia de marinos donde predomina el espíritu y la tradición en cada uno de los aspectos personales y profesionales, el Almirante Rigoberto Cruz Johnson, luego de graduarse como Oficial en 1950, es hoy el jefe de Gabinete del Almirante José Toribio Merino, en su calidad de miembro de la Honorable Junta de Gobierno. No es coincidencia que haya nacido un 21 de mayo en Talcahuano, ya que sus padres pertenecen también a esta familia naval. En la actualidad esta tradición, la mantienen sus hijos: Jorge, Teniente Segundo de la Institución y sus tres hijas, Mónica, Marcela y Marisol, vinculadas a la marina por razones personales y profesionales.

Su esposa, Mónica Jaramillo, lo acompaña en sus altas funciones, trabajando como Directora de la Corporación de Ayuda al Niño Limitado, COANIL, que encabeza la señora Margarita Riofrio de Merino. El Contralmirante Cruz Johnson, mira a su Institución como una gran familia, unida por lazos indestructibles de centenarias costumbres y tradiciones, que se mantendrán vivas a través de las nuevas generaciones que ingresan año a año a engrosar sus filas. Como Oficial Ingeniero Electrónico y de Estado Mayor, contó que lo más impactante de su vida profesional ha sido el ejercicio del mando en unidades a flote. Como Jefe de Gabinete del Almirante Sr. José Toribio Merino, maneja cada uno de los artículos de la carta fundamental, los que recuerda cada vez que se le consulta sobre el Poder Legislativo.

Según explicó el Contralmirante Rigoberto Cruz Johnson, la Constitución de 1980, aprobada plebiscitariamente por amplia mayoría, establece en su articulado transitorio, que la Junta de Gobierno estará integrada por los Comandantes en Jefes del Ejército, la Armada, la Fuerza Aérea y el General Director de Carabineros de Chile o sus representantes; y añade que ejercerá por la unanimidad de sus miembros, el Poder Constituyente y el Poder Legislativo. Una vez que entró en vigencia la carta fundamental, el 11 de marzo de 1981, este organismo dictó su primera Ley en la que estableció sus órganos de trabajo y fijó normas sobre procedimientos legislativos.

Estos órganos, explicó el Contralmirante, son las cuatro comisiones legislativas, la Secretaría de Legislación y la Secretaría de la Junta, las cuales funcionan en el Edificio Diego Portales. Cada una de las comisiones, es presidida por un integrante de la Junta de Gobierno y está formada hasta por 16 miembros, militares y civiles, estos últimos, abogados, ingenieros y representantes de otras actividades del quehacer

nacional.

PRIMERA COMISION.

Esta está encabezada por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante José Toribio Merino e integrada por ocho oficiales de la Institución y ocho abogados, más un secretario. Además cuenta con un cuerpo de consultores, formado por 15 personas, especialistas en distintas materias.



LA HONORABLE JUNTA DE GOBIERNO EN PLENO.

Tal como lo señaló el Contraalmirante Rigoberto Cruz Johnson, el único legislador es el Presidente de la respectiva comisión, en cuanto a que tiene voz y voto en la generación y dictación de las leyes, mientras que los demás integrantes de la misma sólo actúan como asesores del Comandante en Jefe de la Armada en el desarrollo de sus funciones como miembro de la Honorable Junta de Gobierno.

Explicó por otra parte, que de acuerdo a la Ley de la Junta de Gobierno, la organización interna y la modalidad de trabajo es determinada por el Presidente de esta comisión, tal como ocurre con las otras. Comparó las actividades de

la primera comisión con las que desarrolla un Estado Mayor. Señaló que en este caso el Comandante en Jefe de la Armada fue quien quiso darle esta estructura.

SUBCOMISIONES:

Las materias que recibe esta Comisión para su análisis, que dicen relación con Constitución, Economía, Hacienda y Minería, son

distribuidas en subcomisiones que tratan los temas mencionados, en forma específica y separada. Para conformar la estructura de un Estado Mayor, la Primera Comisión Legislativa, cuenta además con un asesor jurídico en materias constitucionales, cargo que es desempeñado por el Contraalmirante Aldo Montagna, quien además cumple funciones como Auditor General de la Armada y Jefe del Servicio de Justicia de la Institución, así como con una Subcomisión de Defensa Nacional y otra de coordinación. Esta última actúa como enlace con el resto de las comisiones a fin de intercambiar puntos de vista para enriquecer el proyecto en estudio.

La Segunda Comisión Legislativa, es encabezada por el General del Aire Sr. Fernando Mathei Aubel, y tiene a su cargo el estudio de las materias relacionadas con Educación, Justicia, Trabajo y Previsión Social y Salud. La Tercera, presidida por el General Director de Carabineros, César Mendoza Durán, se preocupa de las materias relacionadas con Agricultura, Obras Públicas, Bienes Nacionales y Vivienda y Urbanismo. Finalmente la Cuarta Comisión, cuyo Presidente es el Teniente General César Raúl Benavides, se encarga de Relaciones Exteriores, Interior, Defensa Nacional, Transportes y Telecomunicaciones.

SECRETARIA DE LEGISLACION:

El Jefe de Gabinete del Almirante Sr. José Toribio Merino, señaló que la Secretaría de Legislación es un órgano colegiado que actúa como coordinador del sistema legislativo, que analiza la juridicidad de cada proyecto. Está formada por cuatro Oficiales de Justicia de las Fuerzas Armadas y Carabineros, asesorada por expertos profesionales. Su dirección administrativa recae en el oficial de mayor jerarquía que recibe el título de Secretario de Legislación, cargo que hoy es desempeñado por el Capitán de Navío Mario Duvauchelle Rodríguez.

SECRETARIA DE LA JUNTA DE GOBIERNO.

Este es un órgano de trabajo a cargo de un Oficial Superior

de las Fuerzas Armadas o Carabineros, que tiene por función asistir a la Junta de Gobierno en el ejercicio de las atribuciones que le señala la Constitución. Quien la dirige se desempeña además como Ministro de Fe en los acuerdos que la Junta adopte.

TRAMITE LEGISLATIVO DE UN PROYECTO.

Según señaló el Contraalmirante Rigoberto Cruz Johnson, éste se inicia cuando ingresa a la Secretaría de Legislación, la cual debe informar a los Presidentes de las Comisiones sobre el proyecto a través de la Secretaría de la Junta. Paralelo a este trámite la Secretaría de Legislación, prepara un informe con la materia y las sugerencias para modificarlo, para luego enviarlo a las cuatro comisiones. Terminado su estudio por la Comisión encargada, ésta elabora un informe con el contenido y alcances del cuerpo legal. La Junta de Gobierno en pleno, con la asistencia de Ministros de Estado y otras autoridades del Poder

Ejecutivo, relacionados con el proyecto, escucharán el informe final relatado por un miembro de la Comisión encargada de su estudio. Luego del debate la Junta procede a aprobar el proyecto de ley, el cual es remitido al Presidente de la República, para su promulgación.

En caso de no existir observaciones por parte del ejecutivo, el cuerpo legal es registrado en la Contraloría General de la República. Como último paso del proceso legislativo, se dispone su publicación en el Diario Oficial como Ley, para conocimiento y cumplimiento de toda la ciudadanía.

ESTADO DE LOS PROYECTOS EN LA PRIMERA COMISION.

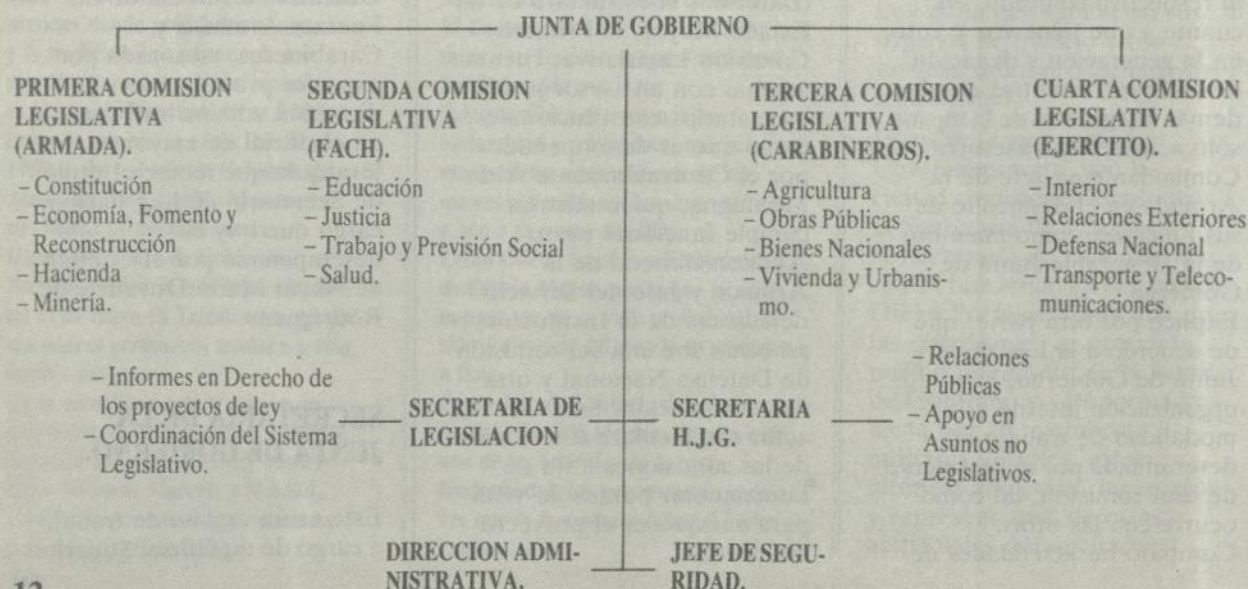
La Primera Comisión Legislativa ha informado en el presente período legislativo, que comprende desde el 15 de marzo de 1985, hasta la fecha, ocho proyectos, los cuales han sido aprobados por la Junta de Gobierno. Entre los más importantes figuran: La Ley

que estableció un régimen preferencial aduanero y tributario, para la zona territorial al sur de Magallanes; la que estableció beneficios para los deudores hipotecarios y la que reorganizó la superintendencia de servicios eléctricos y gas.

Actualmente en la Primera Comisión se encuentran en trámite seis proyectos, entre ellos, la Ley sobre Fomento de Marina Mercante Nacional y la que aprueba normas para el fomento de la inversión privada en obras de riego y drenaje.

BANCO DE DATOS LEGALES Y JURISPRUDENCIALES.

Se trata de un proyecto, cuyo objetivo es ir incorporando gradualmente a un archivo computacional, la totalidad de las leyes que se han dictado desde 1973 en adelante. En etapas posteriores se pretende incorporar las sentencias emitidas por los jueces que digan relación con las distintas materias que se someten a conocimiento de los tribunales. (Ⓢ)



LUKAS EN EL MAR



MATRIMONIO DEL TENIENTE X... , DEL SERVICIO METEOROLÓGICO .

EXTRACTO DE LA CHARLA MAGISTRAL.

CHILE

SURCA EL PACIFICO

HACIA SU DESTINO

ALMTE. JOSE TORIBIO MERINO CASTRO

Almirante Merino afirmó que: la prosperidad del país está en la eficiente explotación del mar. El Pacífico contiene el 50% de todo el potencial pesquero del planeta y la Antártica constituye una valiosa reserva alimenticia marítima para la humanidad...

Con una brillante Clase Magistral, ofrecida por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante José Toribio Merino Castro, iniciaron las actividades en conmemoración del Mes del Mar. La exposición que se desarrolló en el Edificio Diego Portales, versó sobre el tema "CHILE Y EL FUTURO DEL PACIFICO". Asistieron a ella, las más altas autoridades militares, diplomáticas, civiles y eclesiásticas.

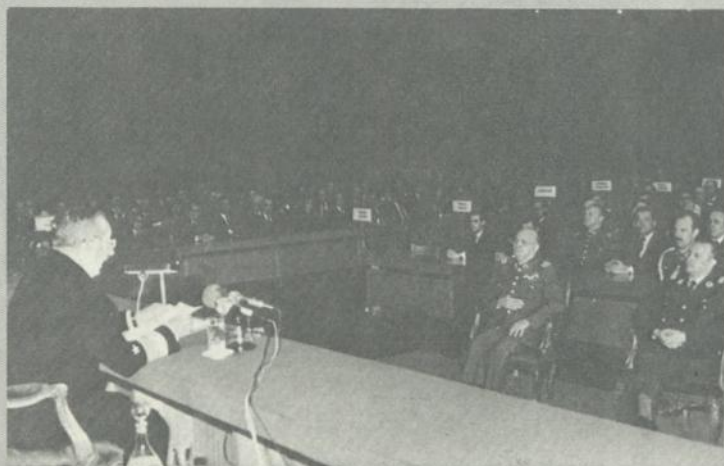
En la ocasión la autoridad indicó que quiso centrar esta clase magistral en la generosa amplitud del Océano Pacífico, el más extenso de la tierra y

sobre el cual concurren los más populosos pueblos y las naciones más poderosas del orbe.

Chile —señaló— está en posición extremadamente favorable para proyectarse hacia esa extensión oceánica, la que contiene inapreciables riquezas que están esperando su explotación para aliviar la dura marcha de la humanidad.

OCEANO PACIFICO, EJE DE PODER DEL FUTURO.

Indicó que existe consenso político y académico en considerar al Océano Pacífico como el eje del poder del futuro.



Explicó que, desde este punto de vista, la orientación ideológica democrática occidental, impulsada por Estados Unidos, se ha consolidado con firmeza en las áreas insulares noroccidentales; constituyéndose en la dominante en todo el Pacífico, a pesar de la presencia totalitaria del marxismo. Posteriormente, el Almirante Merino recalcó, que en cuanto a demandas de seguridad, la prioridad recae sobre las numerosas y vitales líneas de comunicaciones que enlazan entre sí y con el resto del mundo, a los estados de esta cuenca.

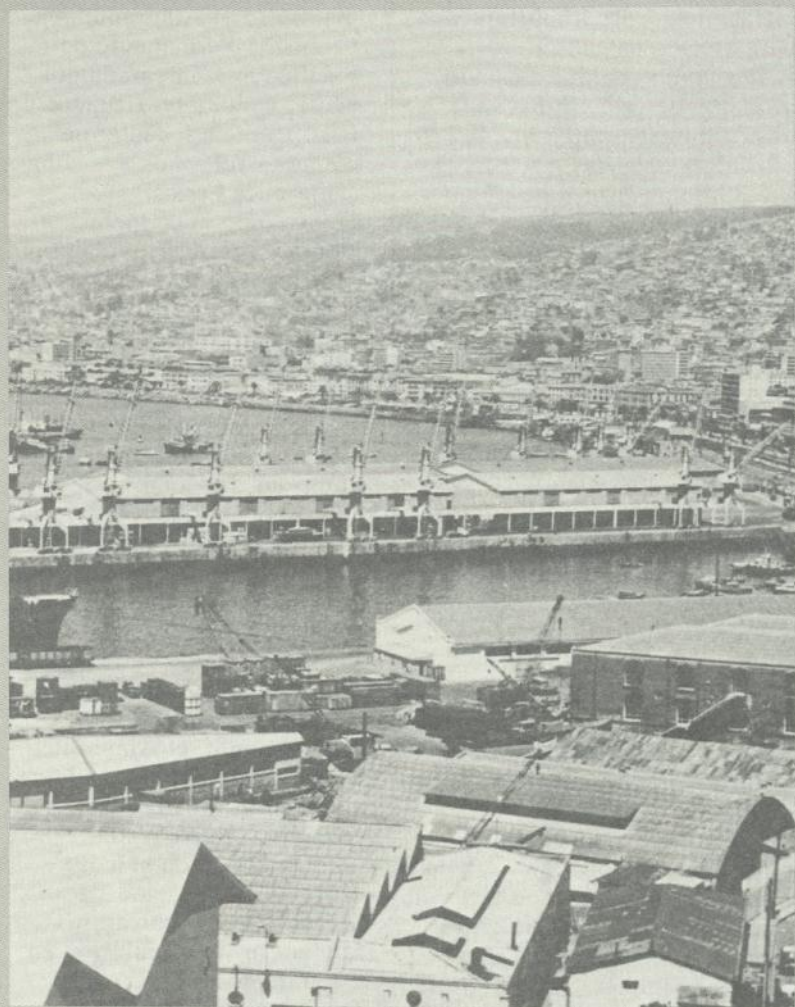
“Chile, está en posición extremadamente favorable para proyectarse hacia el Pacífico, la que contiene inapreciables riquezas que esperan su explotación”.

Ello implica —sostuvo— la necesidad de conformar un poder naval adecuado para tales propósitos; lo que se obtiene con las fuerzas navales y aéreas y con la posesión de territorios a fin de controlar el tráfico marítimo y asegurar su continuidad. Esta necesidad —dijo el Almirante Merino— lleva a las potencias occidentales a retener su predominio actual en este ámbito y a la Unión Soviética, a asegurar una importancia superior a cualquier puerto de apoyo en esta área. Más adelante, manifestó que ciertos planteamientos de política antinuclear de numerosos estados insulares, crean ciertas dificultades a los Estados Unidos para utilizar algunos territorios

estratégicamente importantes para efectos navales. Así es como cualquier estado insular, que esté en una posición interesante para la estrategia de cada superpotencia, dispone de un factor de fuerza no despreciable; que si lo desarrolla convenientemente, le puede permitir participar significativamente dentro del manejo político estratégico de la relación internacional. Ejemplificó esta afirmación señalando que si las islas de nueva Caledonia alcanzan su independencia, probablemente, estarían abiertas al uso de la Unión Soviética; mientras que otros territorios, actualmente no usados en la estrategia naval occidental, como Isla de Pascua, podrían ser interesantes para reforzar un dispositivo que tiende a debilitarse. En cuanto al ordenamiento político económico, el Comandante en Jefe de la Armada, manifestó que entre los estados se evidencia una progresiva integración de los procesos de producción y comercialización de bienes y servicios, conformándose así, una compleja red de intereses. En el Pacífico esta modalidad ha tomado gran fuerza. Países que hasta ahora eran meros proveedores de materias primas o servicios de apoyo al transporte, se han transformado en pujantes centros de producción industrial de consumo masivo; y otros, cuya economía se basa en actividades agrarias o extractivas y que no cuentan con las nuevas tecnologías postindustrial, necesitan relacionarse preferentemente con los que puedan concertar empresas conjuntas o acordar programas de transferencia tecnológica menos sofisticada. En el plano subregional,

manifestó el Almirante —“la Comisión Permanente del Pacífico Sur, integrada por Chile, Colombia, Ecuador y Perú, cautela los intereses comunes referidos a la zona económica exclusiva”; enfatizando la cooperación científico-técnica en el óptimo aprovechamiento de los recursos, la cooperación en el campo económico para la comercialización de sus productos y la protección de su medio ambiente marino. Luego indicó que situaciones como las de Hong-Kong; Taiwán y Corea del Sur, son ejemplos válidos que muestran esta exitosa línea de acción y de integración funcional, porque a través de los mares pueden asociarse con quienes convenga, a pesar de la distancia. Más adelante, el Almirante Merino señaló que la política exterior de cada estado considera los contextos ideológicos, económicos y estratégicos señalados, como los cauces que marcan sus tendencias de vinculación en este ámbito. Por sobre estos factores —expresó— surge, sin embargo, la reciente convención Mar. Esta consagra el espacio marítimo de las 200 millas de zona económica exclusiva, alterando significativamente el patrimonio de los estados costeros e insulares. Además, ha adelantado pasos sustanciales para la explotación de los fondos marinos extra-jurisdiccionales, aun cuando

El mar está al servicio del acercamiento entre los pueblos, porque pese a las diferencias culturales, política y económicas se transforma en una importante vía de integración.



LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA ES UNA NECESIDAD BÁSICA PARA LA EXPLOTACIÓN DE LOS PRODUCTOS DEL MAR.

tales disposiciones, a diferencia de las 200 millas marinas, presentan una más difícil aplicación práctica por el diseño de importantes potencias marítimas. La "realidad internacional del área se centra en diez núcleos", explicó. Estados Unidos, Unión Soviética, China, Japón, Francia y el Reino Unido, son actores internacionales de elevado nivel y sus relaciones afectan decisivamente el comportamiento de los demás.

Para un país como Chile, resulta factible y conveniente, desarrollar vinculaciones transpacíficas. Esta posición, de generosa geografía oceánica, pareciera ser la más

favorable, porque se puede enfatizar en factores que pongan en acción el concepto de integración funcional oceánica; así como resaltar sus afinidades político-ideológicas y aprovechar, eventualmente, sus particulares aportes geoestratégicos.

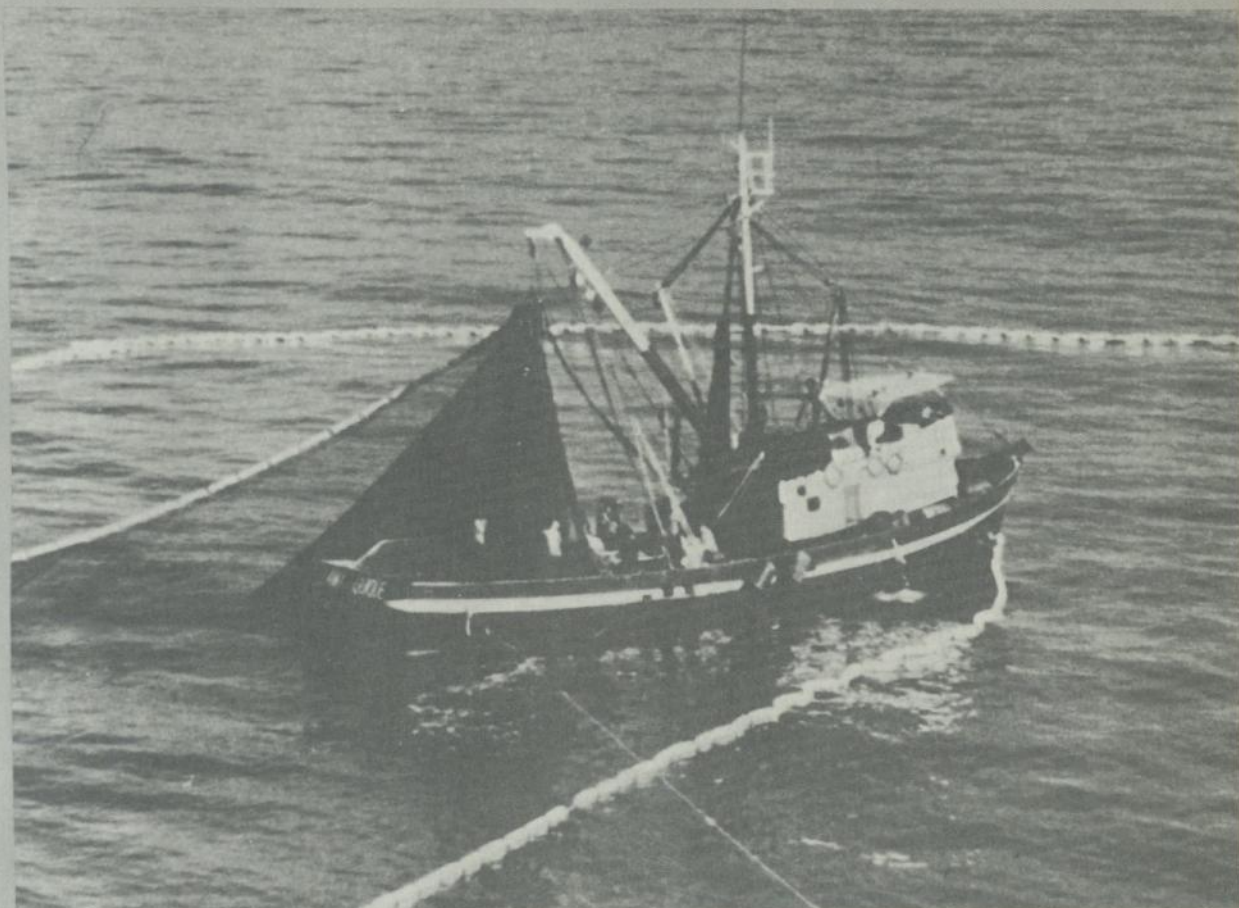
EL MAR, UNA SOLUCIÓN ECONÓMICA PARA LOS PAÍSES RIBERENOS.

Al referirse a la proyección marítima el Comandante en Jefe de la Armada desglosó el tema en varios puntos. El primero de

ellos, fue la explotación y control de la zona económica exclusiva.

Señaló que los acuerdos suscritos por Chile en el campo internacional y dentro del derecho internacional marítimo, entregan al país amplias posibilidades de trabajo y de explotación de recursos en la zona económica exclusiva.

En la oportunidad dio cuenta de 160 industrias pesqueras con una producción cercana a los cuatro millones de toneladas de productos congelados, conservas y harina de pescado. Esta realidad —dijo— lleva a desarrollar uno de los aspectos que más contribuye al aprovechamiento integral de nuestros recursos y que es el cambio en los hábitos alimenticios de la población hacia el consumo masivo de productos marinos. Además, todo el esfuerzo que se realiza en favor de la preservación del medio marino, incidirá directamente en la protección de la salud de la comunidad. A esto se agrega la existencia de otro tipo de recursos como los yacimientos minerales submarinos cuya increíble abundancia, rica composición y alta ley, han despertado el mayor interés en los círculos científicos y económicos de los países desarrollados. Entre estos yacimientos figuran los nódulos de manganeso, las cortezas de manganeso y los sulfuros polimetálicos; cuya explotación es muy probable que se inicie durante la próxima década; lo que obliga a que nuestro país se prepare adecuadamente. Ello, con el objeto de formar oportunamente profesionales expertos que puedan participar activamente en prospecciones que se realicen en nuestro mar. Puntualizó que la realidad geográfica implica una diversificación de estudios



A MAS DE CUATROCIENTOS MILLONES DE DOLARES ALCANZO EL INGRESO DE DIVISAS A CHILE GRACIAS A LA ACTIVIDAD PESQUERA.

tecnológicos, para lo cual el estado debe fomentar la investigación y el desarrollo tecnológico en términos de incentivar y apoyar la acción de todos los sectores, orientándola a obtener beneficios que contribuyan en forma relevante a la consecución de los objetivos nacionales, para lo que es esencial contar con un Fondo Nacional de Investigación Marina. La investigación y exploración de los fondos marinos —añadió— al igual que aquellas efectuadas en aguas y atmósferas del mar jurisdiccional está regulada por el Decreto Supremo N° 711 de 1975.

Agregó que estas actividades requieren del concurso de la comunidad científica internacional, para la formación de los investigadores nacionales y a

la vez, obtener el acceso a los resultados de esas expediciones efectuadas en el mar chileno.

Respecto de las exportaciones, el Almirante Merino expresó que es factible y es imperativo impulsarlas aún más.

La realidad geográfica implica una diversificación de estudios tecnológicos para lo cual el estado debe fomentar la investigación y el desarrollo en términos de incentivar y apoyar la acción de todos los sectores, orientándola a obtener beneficios que contribuyan a la consecución de los objetivos nacionales.

En el sector pesquero, éstas alcanzaron, en 1974, a 133 mil toneladas, equivalentes a los 60 millones de dólares. En 1984, las exportaciones ascendieron a 978 mil toneladas, generando un aporte de 411 millones de dólares.

En cuanto al fomento de las inversiones extranjeras dijo que para alcanzar una efectiva integración con el mercado mundial, deberá mantenerse la apertura hacia el ingreso de capitales foráneos en forma de inversión productiva; para lo cual existe una ley, que está vigente y que permite una igualdad de trato con los inversionistas nacionales. Agregó que también es conveniente incentivar este tipo de inversiones en actividades tales como construcción naval, mejoramiento de la

infraestructura portuaria y continuar con la expansión de la industria elaboradora de alimentos del mar.

EN TRAMITE LEGISLATIVO LEY DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE NACIONAL.

En parte de esta Clase Magistral, el Comandante en Jefe de la Armada, se refirió también a la ley de Fomento de Marina Mercante Nacional y la construcción naval. Sobre este punto, enfatizó que el poder legislativo se encuentra tramitando, desde el 27 de marzo de este año, un proyecto sobre la materia, el cual considera numerosos aspectos; entre los que figura, la necesidad de beneficiar a la Marina Mercante Nacional, con el objeto que se produzca un efectivo crecimiento en este sentido bajo bandera nacional y asegurar un transporte marítimo eficiente y económico.

También considera el no perjudicar a los usuarios y beneficiar a los Astilleros Nacionales, así como resoluciones en lo relativo a franquicias tributarias, fomentar la construcción de embarcaciones de pesca y naves menores, en Astilleros Nacionales.

En cuanto a su principio inspirador, esta nueva ley, se sustenta en que debe existir una Marina Mercante Nacional suficiente para transportar nuestro comercio marítimo de exportación e importación, en condiciones favorables para la economía nacional; y que ella debe ser capaz de prestar servicios como reserva nacional y de mantener los tráficos marítimos de cabotaje militar y de ultramar, en tiempo de guerra, de emergencia

nacional o de crisis internacional.

En torno al desarrollo de la capacidad portuaria, el Almirante Merino recientemente señaló que una vez que sean superadas las graves consecuencias del terremoto, el interés deberá volcarse hacia dos áreas

geográficas nacionales, que por su condición insular, no pueden estar al margen de la proyección marítima y que son Isla de Pascua y Punta Arenas.

Dijo que el gran tráfico marítimo existente requiere de la pronta materialización del proyecto del nuevo puerto



LA EXPLOTACION DE PRODUCTOS MARINOS, UNA INAGOTABLE FUENTE ECONOMICA TANTO PARA INDUSTRIAS COMO PARA PESCADORES ARTESANALES.

comercial de Punta Arenas, de tal forma que sea un terminal capaz de ofrecer toda clase de servicios. También será necesario desarrollar la infraestructura privada capaz de satisfacer las demandas de aprovisionamiento de naves; de modo que puedan ofrecer productos variados, en cantidad suficiente y calidad acorde con los patrones internacionales.

Mientras tanto, Isla de Pascua, debido a la baja del flujo de turistas, derivó hoy toda su actividad laboral hacia el sector pesquero, siendo la

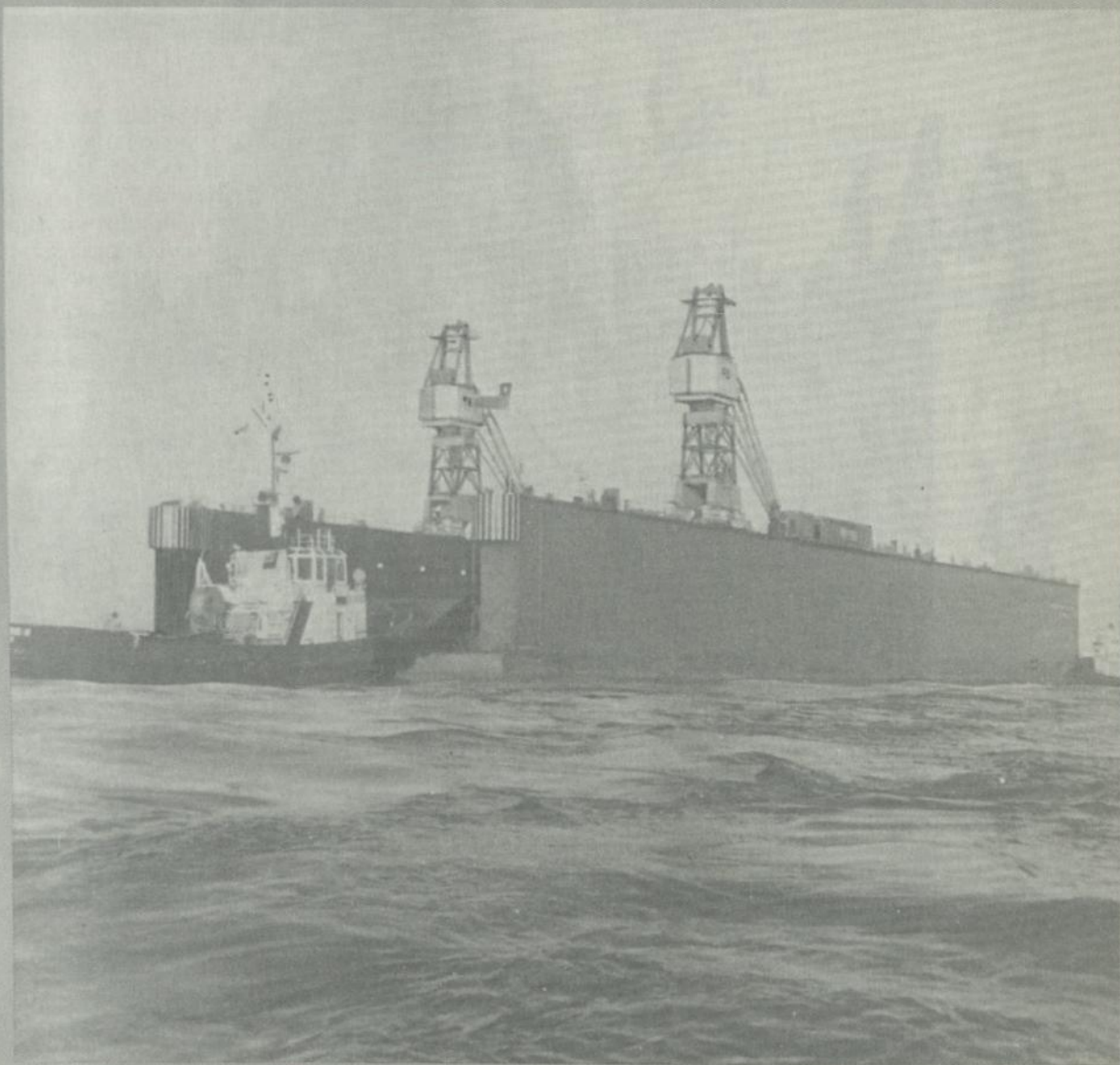
captura del atún la que puede abrir promisorias perspectivas para su comercialización.

Ello —explicó— siempre que se inviertan recursos para el equipamiento a flote y se desarrolle una pequeña industria de congelados en tierra. Isla de Pascua no cuenta con muelle para buques de mediano tonelaje; razón por la cual la construcción de éste, provocará una reducción en el costo de vida y la posibilidad de transportar productos del mar industrializados, en viajes

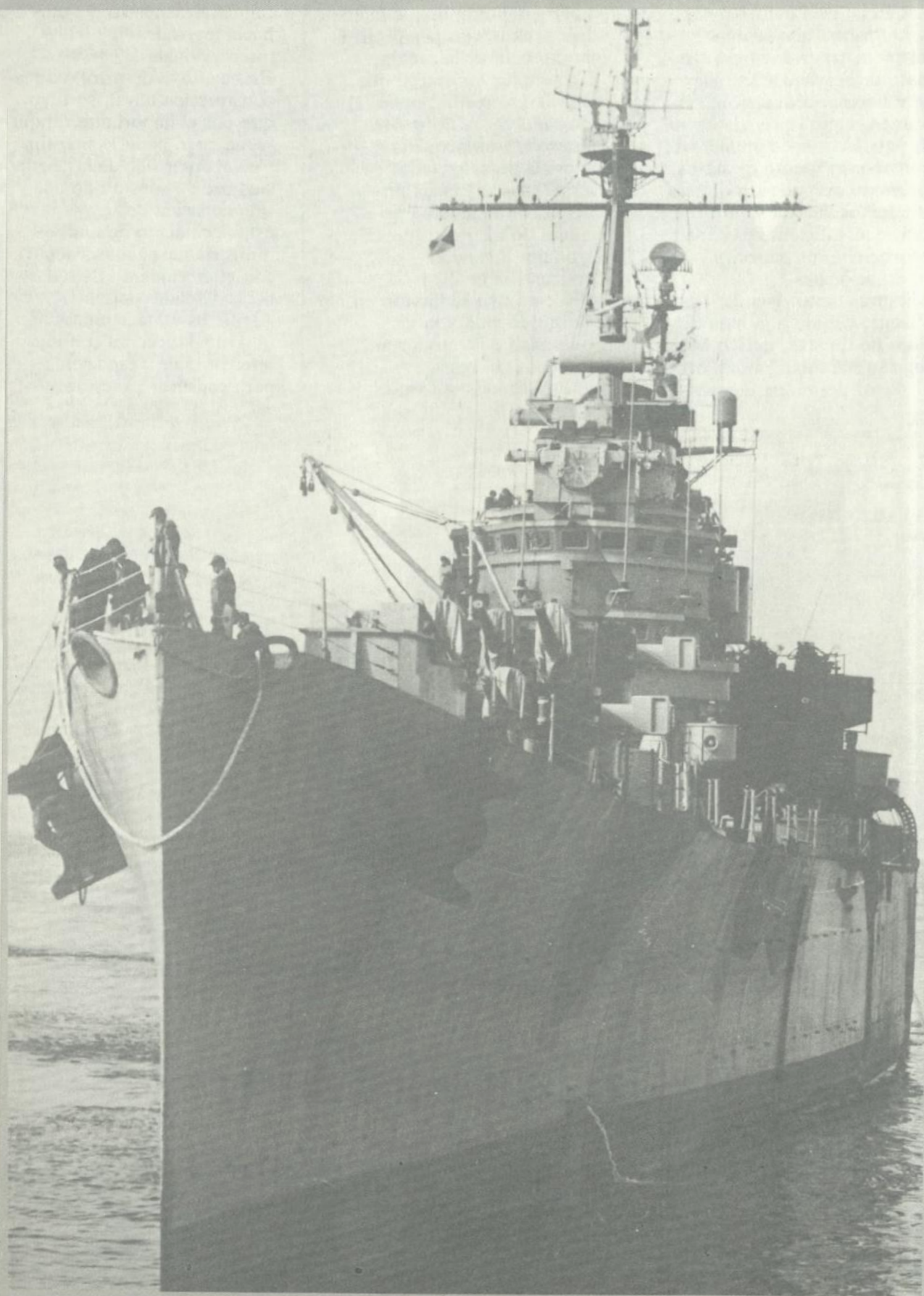
regulares al centro del país o hacia mercados internacionales.

En cuanto al desarrollo de la construcción naval, sostuvo que por el importante rol que juega en el poderío marítimo y en el desarrollo de la nación, siempre ha constituido una preocupación del establecimiento de una industria naval consecuente con el crecimiento de todas las actividades del mar.

Astilleros y Maestranzas de la Armada, cuenta con una infraestructura capacitada para construir naves de alto



DIQUE FLOTANTE "VALPARAISO III" CONTRIBUYE A LA RECUPERACION DE LA CAPACIDAD DEL PUERTO PARA LA REPARACION DE NAVES.



EL PODER NAVAL CUSTODIA LOS INTERESES MARITIMOS DE LA NACION.

bordo, que satisfacen necesidades de la institución y nacionales.

La Marina mercante debe transportar nuestro comercio marítimo de exportación e importación en condiciones favorables para la economía nacional, como también mantener los tráficos marítimos en tiempos de guerra, emergencia nacional o crisis internacional.

La construcción del nuevo dique flotante VALPARAISO III para el puerto de Valparaíso, añadió que contribuirá a recuperar la capacidad de este puerto para atender naves, lo que constituye es una prueba del interés por desarrollar la industria naval.

En materia de desarrollo de actividades pesqueras, el Almirante indicó que este sector, durante la década, ha crecido en un 638% llegando a ocupar el primer lugar latinoamericano y el tercer lugar a nivel mundial, en lo que a captura se refiere. Señaló que la pesca constituye la segunda fuente de ingreso de divisas al país y recordó que el Pacífico contiene el cincuenta por ciento de todo el potencial pesquero del planeta y la Antártica constituye una valiosa reserva alimenticia marítima para la humanidad, lo que lleva a no justificar la escasa agresividad empresarial nacional para explotar el mismo mar. Añadió que, por ejemplo, el 62 por ciento de la producción de combustibles derivados del petróleo proviene del



LA ANTARTICA: UNA VALIOSA RESERVA ALIMENTICIA MARITIMA PARA LA HUMANIDAD.

subsuelo marino del Estrecho de Magallanes. Puntualizó que en futuro inmediato será necesario intensificar la reducida cantidad de sondajes exploratorios que al respecto se han efectuado en la plataforma del Pacífico y que hasta la fecha han dado resultados positivos.

MINISTERIO DEL MAR:

El Comandante en Jefe de la Armada, durante esta Clase Magistral, dio especial relevancia a la creación del Ministerio del Mar, indicando que espera que el mensaje presidencial ingrese próximamente a trámite legislativo. Recordó que Su Excelencia, el Presidente de la República, formuló este anuncio el 21 de mayo pasado. El Almirante José Toribio Merino Castro, señaló en esta ocasión que entre las tareas que tendrá esta nueva Secretaría de Estado, figura la confección de un catastro estadístico de todas las actividades relacionadas con los intereses marítimos nacionales; como asimismo, fomentar una conciencia marítima, coordinándola con otros ministerios, universidades, organizaciones

culturales, etc.

Ministerio del Mar tiene como principal tarea el fomentar la conciencia marítima en la población.

Finalizó esta exposición, expresando que es fundamental que el país mantenga y desarrolle un poder naval acorde con esta realidad marítima, que en la medida que evolucione requerirá nuevas protecciones para su normal desenvolvimiento operacional.

Al respecto, sostuvo que es indispensable disponer de un poder naval vigilante y protector que tenga, a lo menos, una voluntad estratégica a nivel institucional y en la superior conducción política nacional, respaldadas ambas por la firme vocación marítima de la nación.

El Comandante en Jefe de la Armada concluyó afirmando que "Chile surca el Pacífico hacia su destino". ⚓

MAYO

MES DEL MAR

Es indudable que uno de los intereses primordiales que hoy tiene Chile, está ligado al mar. Ello, porque de una u otra forma esa conciencia que se ha ido adquiriendo en ese sentido, se está expresando en distintas acciones.

Es así como se han intensificado, por ejemplo, los estudios oceanográficos, las investigaciones en biología marina llegando a adquirir esta especialidad la calidad de carrera universitaria; se ha favorecido la industrialización de los productos del mar. Y las exploraciones al subsuelo marino, entre otras.

Sin embargo, y para llegar a la obtención de esta conciencia fue necesario además, que la Armada Nacional, entre otras tareas, se preocupara de proteger nuestro patrimonio.

Por eso, no es casual que la historia marítima esté plagada de hechos relevantes relacionados con las costas y con el mar y que fueron conformando las Glorias Navales.

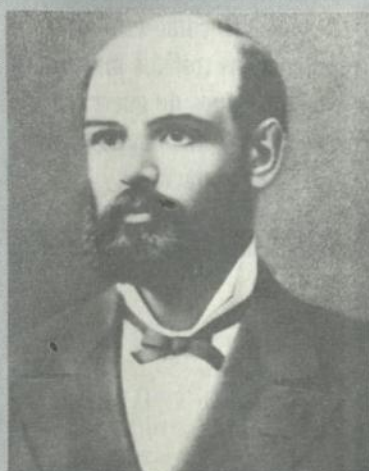
Al hacer un análisis histórico es inadmisibles prescindir, por ejemplo, de la figura de un hombre, que en un acto heroico marcó por generaciones la actitud de un pueblo que, hasta hoy día, lo recuerda y lo imita. Este no fue un hombre común. Fue un ejemplar marino por excelencia: ARTURO PRAT CHACON.



Estos valores quedaron demostrados cuando los días 16 y 17 de mayo de 1879, la Escuadra Chilena, deseosa de terminar la guerra se encontraba en la costa de Iquique; pero en vista de la prolongada indecisión del enemigo optó por dirigirse al Callao, para adquirir, de esta manera, el dominio de los mares. Mientras tanto, la Esmeralda y la Covadonga quedaron haciendo un bloqueo en la rada de esa ciudad.

Al amanecer del día 21 de mayo, la Covadonga navegaba en las afueras de la Bahía y la Esmeralda permanecía en su lugar inicial, debido al mal estado de sus máquinas. De improviso el vigía de la primera de estas naves, informó de la existencia de "dos humos al Norte". Minutos más tarde, todos reconocían a los dos buques peruanos que se acercaban.

A las 08.00 horas comenzó el



combate. El Huáscar se dirigió sobre la Esmeralda y la Independencia sobre la Covadonga, la que se retiró hacia el sur, manteniendo un certero fuego de artillería contra la nave peruana.

A las 08.30 horas el combate era general.

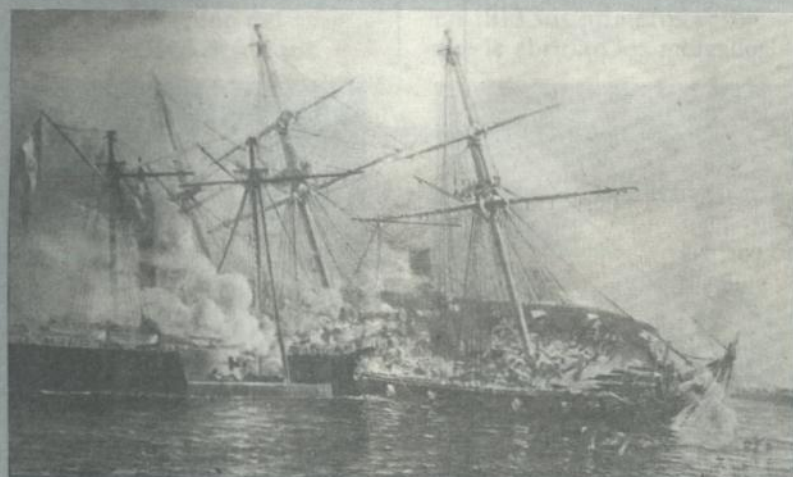
El pueblo de Iquique presenciaba desde las playas este desigual encuentro. Al ver esto el Ejército Peruano, que también estaba allí, atacó a la Esmeralda.

El fuego persistente por más de dos horas reveló al enemigo que los chilenos no se rendían tan fácilmente. Esto ofuscó al Comandante peruano, quien dirigió su proa de acero sobre el viejo casco de la Esmeralda.

Prat, espada en mano y creyendo que un número suficiente de marinos oían sus órdenes, gritó el legendario "Al abordaje, muchachos". El estruendo de las descargas y la rápida retirada del Huáscar, sólo permitió que lo siguieran el Sargento

Segundo Juan de Dios Aldea y el marinero Luis Ugarte; quienes murieron acibillados al tocar la cubiera del acorazado enemigo. La decisión de luchar hasta la muerte se ve reforzada por el ejemplo del Comandante de la Esmeralda. Toma el mando, entonces, el teniente Luis Uribe.

poco a poco. Sin embargo, antes que las aguas la cubrieran definitivamente, el guardiamarina Ernesto Riquelme disparó el último cañonazo. Mientras tanto, la Independencia perseguía a la Covadonga, que iba muy pegada a la costa, la que en esa zona era muy baja y muy



Por su parte, el Huáscar se retiró rápidamente para evitar el buen éxito del abordaje chileno, pero alcanzó a observar la cubierta de la Esmeralda sembrada de cadáveres; por lo que dedujo que la rendición sucedería muy pronto. Más tarde, comprendió Grau que la espera era inútil y ordenó ejecutar el segundo espolonazo.

Pero el teniente Ignacio Serrano, cuando llegó el momento, saltó al abordaje con otros doce hombres; los que siguieron la ruta trazada por Prat hacia la muerte y también hacia la inmortalidad.

La vieja corbeta de madera, con sus máquinas anegadas y más de la mitad de su tripulación muerta o malherida sólo espera el impacto final.

A las 12.10 horas viene el tercer espolonazo, comenzando entonces la nave chilena a inclinarse de proa

traicionera. Al llegar a Punta Gruesa siguió su trayectoria entre numerosos arrecifes no visibles. De pronto la Independencia tocó fondo con tal violencia que no sólo quedó varada e inclinada, sino que además su casco, con un enorme boquete, comenzó a inundar las máquinas amenazando al barco peruano.

A pesar que la Covadonga hacía agua por varias partes, Condell viró en redondo y se acercó a la Independencia en franco combate obligando a su enemigo a arriar la bandera.

Luego, al divisar al Huáscar emprendió su retirada, haciendo posible que Condell comunicara al mundo esta Epopeya.

Estos hechos, entre muchos otros, han integrado el cúmulo de consideraciones profundas que han llevado a la Armada de Chile a determinar la celebración del Mes del Mar durante el mes

de Mayo, como símbolo engendrado por las Glorias Navales y con el fin de concretar la preocupación del chileno de hoy por nuestro Océano como patrimonio nacional, recursos económicos, interés científico e inquietud de educadores para que el presente y el futuro, esté volcado al Pacífico.

No podemos eludir nuestra responsabilidad ante las generaciones que vendrán, debido a las herramientas que tenemos en nuestras manos para diseñar un proyecto marítimo, cuyos resultados serán directamente proporcionales a la eficiencia y convencimiento que éste será prioritario en comparación con cualquier otra alternativa en el desarrollo nacional.

En intervenciones, tanto del Comandante en Jefe de la Armada como de sus asesores, se ha hecho hincapié en los diferentes aspectos en que el área marítima influye o podrá influir no sólo en Chile, sino que en los países en desarrollo especialmente en la cuenca del Pacífico, para obtener un resultado más próspero en sus proyectos históricos.

Chile debe imperiosamente asumir su rol oceánico, siendo una exigencia del futuro identificarse con el mar. Cuando el país tuvo un gran progreso, lo hizo junto al mar y en él. Detener su desarrollo es vivir de espaldas al océano.

La Armada de Chile permanentemente está dando respuesta a esas inquietudes que se le están presentando; y está constantemente activa para estar vigente en cada uno de los desafíos tecnológicos en que está enfrentado el mundo actual. ⚓

BUQUES DE LA ARMADA DESDE 1813 (1ª Parte)

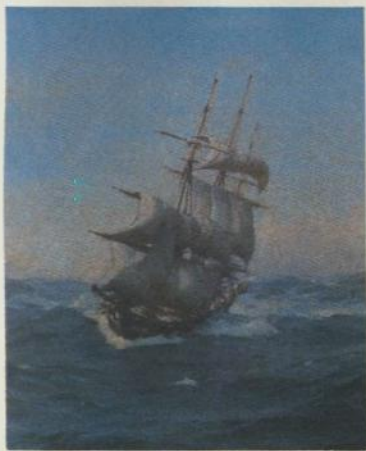
1810	1815	1820	1825
FORTUNA I: LANCHON, CORSO 1817			
FORTUNA II: GOLETA, CORSO 1818			
MERCEDES: GOLETA, 1822-1825			
CONGRESO: GOLETA, CORSO 1818			
FURIOSO: GOLETA, CORSO 1818			
ARANZAZU: PAILE BOAT, 1821-1822			
MOCTEZUMA: 1819-1830			
POTRILLO: BERGANTIN, 1813-1813 / 1820-1825			
MAYPU LANZAFUEGO: BERGANTIN, CORSO 1818-1819			
INTREPIDO: BERGANTIN, 1819-1820			
CHILENO: BERGANTIN, CORSO 1818-1819			
OBREGOSO: BERGANTIN GOLETA, 200 TONS., 1821-1839 / 1847-1850			
BUERAS: BERGANTIN, 200 TONS., CORSO 1818			
AGUILA I: BERGANTIN, 220 TONS., 1817-1821			
AQUILES I: BERGANTIN, 1825-1839			
AGUILA II: BERGANTIN, 1819-1823			
ARAUCANO I: BERGANTIN 270 TONS., 1818-?			
INDEPENDENCIA I: CORBETA 380 TONS., 1819-1826			
GALVARINO I: BERGANTIN 398 TONS., 1818-1828			
RAMBLER: BERGANTIN, 1818			
CHACABUCO I: CORBETA 450 TONS., 1818-1826			
ESTRELLA NACIENTE: FRAGATA VAPOR 410 TONS., 1822			
ROSA DE LOS ANDES: CORBETA, CORSO 1818-1820			
PERLA: FRAGATA, 1813-1813 / 1817-1821			
MONTEAGUDO: FRAGATA, 1821-1839			
LAUTARO I: FRAGATA 800 TONS., 1818-1828			
VALDIVIA I: FRAGATA 950 TONS., 1820-1825			
O'HIGGINS I: FRAGATA 1220 TONS., 1818-1826			
SAN MARTIN: NAVIO 1350 TONS., 1818-1821			

NACE LA PRIMERA ESCUADRA NACIONAL.

El velero es una imagen que en todo hombre de mar está impregnada en su retina. Hace soñar y viajar por los mares del mundo. Chile, país ribereño del Océano Pacífico desde sus

albores de vida independiente, miró ese mar que lo baña y comprendió su destino marítimo, y la dependencia de las numerosas líneas de comunicaciones que le abrirían sus aguas con el resto del mundo. Así lo comprendió y con esfuerzo y visión de futuro lo concretó, iniciando en 1813 sus primeros pasos que le abrirían los mercados

del mundo y le darían la experiencia y dominio de ese medio, ya sea para rivalizar con otras naciones como para usar sus unidades en la protección y defensa de sus intereses, logrado grandes éxitos y cuna de formación de todas las tradiciones y virtudes marineras de la que hoy somos depositarios. ⚓







ESE MAR

QUE TRANQUILO TE BAÑA..."

El uso y el aprovechamiento del territorio y patrimonio marítimos, con el propósito de generar beneficios de orden estratégico y económico, científico y social, para un estado y su comunidad nacional, equivale a la definición de intereses marítimos.

Ello implica las formas en que el hombre aprovecha el medio marino y las áreas terrestres anexas, con el propósito de obtener vías de comunicación, alimentos, energía, bienestar y recreación.

Los intereses marítimos se agrupan de acuerdo a su afinidad; existiendo a lo menos ocho áreas a este respecto.

Una de ellas la comprende la Marina Mercante y la operación de los puertos y terminales y sus actividades técnicas, económicas y laborales, conformando así el área de transporte.

En cuanto a la Ingeniería costera-oceánica, se preocupa del estudio, construcción y habilitación de puertos y terminales, así como de todas aquellas instalaciones del litoral, relacionadas con el mar y su uso.

Otra de estas áreas la constituye la pesca y está referida a las actividades tanto artesanales como industriales, de captura, extracción, industrialización y comercialización de los recursos marinos vivos y de las acciones destinadas a preservar y repoblar estas especies.

La extracción de los recursos naturales no renovables provenientes del lecho y subsuelo marinos, como también del borde costero y del agua misma es la tarea fundamental del área de minería oceánica.

Otro de los intereses marítimos corresponde a la industria naval, está orientada a la construcción, mantención y reparación de naves y artefactos navales de acuerdo a la ley de navegación.

También es importante el evitar la contaminación oceánica con el propósito de proteger el medio, la fauna y la flora marinas





LA PESCA ARTESANAL E INDUSTRIAL, LOS PUERTOS Y LA INDUSTRIA CONSTITUYEN LOS INTERESES MARITIMOS.



EL APROVECHAMIENTO DEL MEDIO MARINO Y LAS ÁREAS TERRESTRES ANEXAS, CON EL PROPÓSITO DE OBTENER VÍAS DE COMUNICACIÓN, ALIMENTOS, ENERGÍA Y BIENESTAR, FORMAN PARTE DEL OBJETIVO DE LOS INTERESES MARÍTIMOS.

y además, asegurar la limpieza y salubridad de los sectores costeros.

Este trabajo lo desarrolla el área de preservación del medio marino.

También integra este conjunto, la investigación marina, que comprende todas las actividades de investigación científica y tecnológica, dirigidas a generar el conocimiento necesario para usar racionalmente el mar y sus recursos. Es importante mencionar también, que el desarrollo y planificación de actividades náutico-deportivas o recreativas y el turismo marítimo está a cargo del área llamada deportes náuticos y recreación.

Esta clasificación, de los intereses marítimos, cuyo escenario primordial lo constituye el océano, establece un método práctico para su uso en términos administrativos, como para su fiscalización y control.

ARMADA E INTERESES MARÍTIMOS.

Tal como lo señaló el destacado geopolítico del mar, Almirante Alfred Thayer Mahan. "El engrandecimiento y la decadencia de los pueblos está directamente relacionada con el control que las naciones ejerzan sobre las comunicaciones y su utilización".

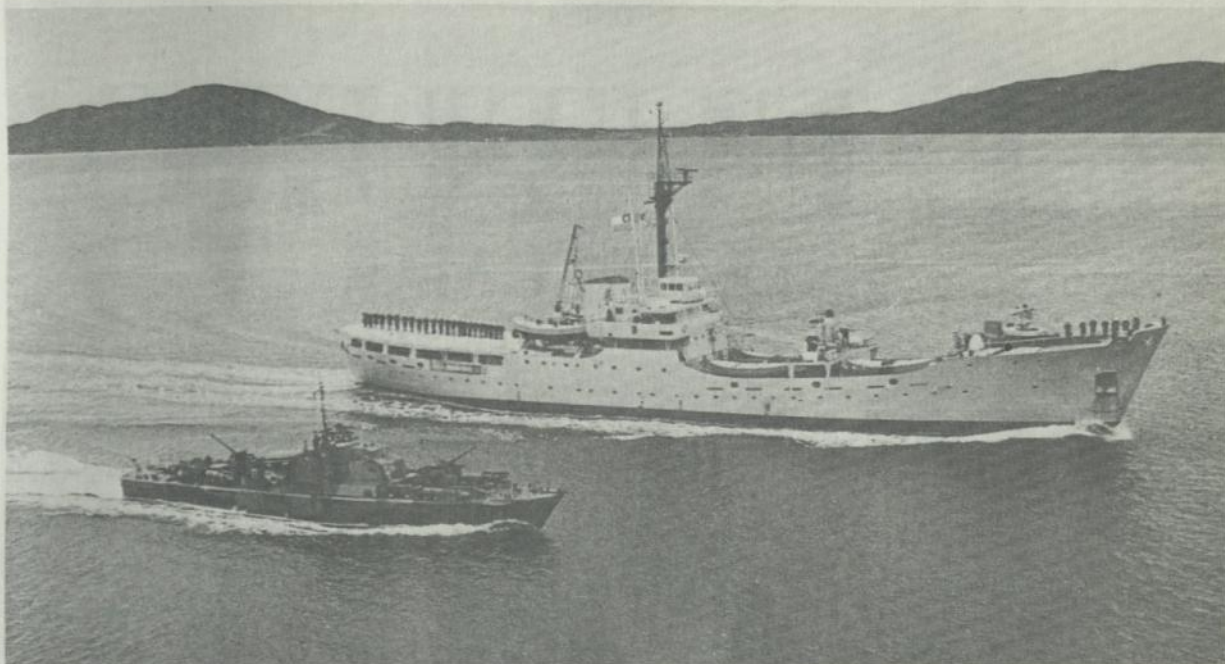
Las teorías de este conocido oficial naval norteamericano, contenidas en su famosa obra "Influencia del poderío marítimo en la historia", permite reafirmar que el mar ha sido y seguirá siendo un factor de primera magnitud para obtener y mantener hegemonía política y económica, tanto en el ámbito regional como en el mundial.

El poderío marítimo de una nación, está basado en dos elementos esenciales que son los intereses marítimos y el poderío naval. Los intereses marítimos, tienen carácter político y económico, de tal forma que sólo la capacidad política sirviendo a los intereses marítimos crea las condiciones fundamentales de una potencia marítima.

Según Mahan, el poderío marítimo es la capacidad de un estado, tanto en la paz como en la guerra para crear, desarrollar y defender los intereses marítimos.

PODER NAVAL.

La fuerza que permite a un estado utilizar el mar como medio para realizar intercambios políticos, económicos y sociales, tanto en la paz como en la guerra, está constituido por el Poder Naval.



EL PODER NAVAL MAS LOS INTERESES MARITIMOS SON EL RESULTADO DEL PODERIO MARITIMO.

Para Mahan, los factores fundamentales del poder naval son entre otros, la situación geográfica, la configuración y conformación física y la extensión territorial.

Respecto de la situación geográfica, sostiene, que todo estado que no tenga problemas en lo que se refiere a protección de sus fronteras terrestres, puede volcar sus esfuerzos en dirección al desarrollo de su poder naval, como un medio que facilite su engrandecimiento.

Agrega que de acuerdo a la configuración física del territorio, se define, en gran parte la inclinación del pueblo decidiéndolo a la búsqueda y obtención del poder naval.

Por otra parte, indica que la extensión de las costas, puede ser un factor de fuerza o debilidad, según la cantidad de habitantes o su disposición para el desenvolvimiento del poder naval, luego añade que para tener un buen poder naval interesa más al estado, la cantidad de habitantes que se dedican a actividades relacionadas con el mar, que la población total. Puntualiza que la población dedicada a ocupación relativa al mar constituye la reserva que sostiene el poder naval.

Hoy día, los elementos materiales y humanos que conforman el poder naval son los siguientes:

- Flota de Guerra.
- Flota Mercante.
- Personal naval de ambas flotas, permanente

y de reserva.

- Material Naval, constituido por buques, armamento, materiales de comunicaciones, de transporte y todo aquello que pueda estar al servicio de la flota.
- Bases Navales y Puertos
- Elementos que posibiliten y faciliten la navegación, señalización marítima, cartografía y observatorios, entre otros.
- Industrias navales.
- Todo lo relativo a la aviación naval.

PODERIO MARITIMO.

La suma del poder naval y de intereses marítimos, configuran finalmente el poderío marítimo.

Frente a esta realidad, el actual gobierno se ha preocupado de implementar políticas destinadas a crear una conciencia nacional respecto de la importancia y proyecciones del Océano Pacífico.

Para un efectivo y real logro de los objetivos antes mencionados y facilitar la coordinación entre las diversas actividades para cumplir tan delicada labor, el Presidente de la República, ha dispuesto la creación del Ministerio del Mar, o de intereses marítimos. ⚓

EL FUTURO

ESTA EN EL MAR

MARIO ARNELLO

Los hombres que se han detenido a pensar en el futuro de Chile, con visión y profundidad, han llegado a pensar que ese futuro está íntimamente ligado al mar. El mar será para los hombres tan necesario a su existencia, como lo es el aire y la luz, como lo es la tierra y la vegetación que existe sobre ellas. Tal vez, entonces, se comprenda en todo su significado, que el mar fue el origen de toda la vida, y que es precisamente en el mar, donde se encierra el sentido exacto del futuro de la vida del hombre.

En un libro, un autor comenta y destaca cómo un astronauta entusiasmado, gritaba desde el espacio que el planeta era muy bello y era muy azul. Y es que recién entonces, ese astronauta se percataba que el Planeta Tierra no es tierra, sino que es mar, que es fundamentalmente mar.

El 70% de la superficie del Planeta es Mar, es agua. Y, también por algún misterio ignorado, es la misma proporción que el hombre tiene: es un 70% agua, una solución salina, y sólo un 30% sólido. Pienso, que tampoco es por casualidad que la superficie del Planeta bajo la jurisdicción del Estado de Chile, sea, en un 70% también mar.

De este modo, si hemos de hablar del Planeta, hablemos del Planeta Mar: hablemos del hombre como un ser que es



más agua que carne; y hablemos de Chile como Nación Marítima. Esa realidad y destino exige entender, conocer, vivir y realizar la presencia del hombre en el mar. Conquistar el mar, es una empresa tan difícil como la de conquistar el espacio. El desafío de conquistar el mar, obliga a un esfuerzo gigantesco e integral que tiene que partir de la conciencia misma del hombre. Debe comprender su dimensión, su importancia, su trascendencia; usar todos los medios que su inteligencia es capaz de crear, la tecnología, la ciencia, los mismos vuelos espaciales, los sistemas modernos de comunicación, etc., etc., para poder llegar a saber lo que es este sistema fabuloso que el mar encierra. Hay una razón más para señalar la urgencia en este esfuerzo gigantesco: el desarrollo que tendrá la población en el mundo. Las cifras más moderadas de

desarrollo demográfico en la tierra, señalan que en 100 años más, se habrá triplicado la población del mundo. Y esos 11 mil o 12 mil millones de seres, no tendrán solución a sus urgencias y sus necesidades más apremiantes, si están limitados a lo que produzca la tierra. La erosión y la misma población lo impedirán. La única solución es lo que produzca el mar. Por su dimensión y, a la vez, por lo incontaminado del Pacífico Sur, este océano será la clave del futuro.

Para Chile, geográficamente dominante en el Pacífico Sur, ese futuro implica un difícil desafío.

Las lecciones de nuestro pasado nos señalan, claramente que Chile progresó y avanzó cuando lo hizo junto al mar, o en el mar; y que Chile se detuvo o sufrió debilitamientos o retrocesos, cuando volvió las espaldas al mar.

Nuestra historia nos enseña las lecciones de la creación chilena y también, por desgracia, nos muestra las duras lecciones del decaimiento y del debilitamiento de la nación chilena. Ejemplos, hay muchos. En algunos períodos tuvo conciencia del rol marítimo de Chile, que aparece contrastada, en otros, por la mentalidad opuesta. Al comienzo de nuestra vida independiente, cuando realmente aflora el sentido nacional, se crea el Estado en forma, y Chile avanza con

seguridad y firmeza mostrando su ser propio en el Continente Americano —que es justamente el período de la formación del Estado Portaliano, hace exactamente 150 años atrás—, la primera preocupación hacia el futuro que piensa Portales, es justamente hacer de Chile un país marítimo. De ahí nace la Ley de Protección a la Marina Mercante, los esfuerzos por desarrollar Valparaíso y también, en forma muy principal, la formación de la Escuela de Pilotos para hacer de los chilenos grandes navegantes. Portales comprende que Chile no tiene más destino que ser, justamente, la nación marinera de América, la Nación industrial de Sudamérica y el país rector en el Pacífico Meridional. Esa es la visión del futuro que Portales trata de dejar como herencia al pueblo chileno. Pero 30 años después, triunfa la ideología contraria.

Entusiasmados por las ideas liberales que llegaban de Europa se destruye de una plumada todo el sistema. En tres años de los 267 buques que formaban la Marina Mercante chilena, no queda ninguno. En tres años, los teóricos trasplantados destruyeron la creación chilena que había tomado 30 años en progresar y en avanzar.

Estas lecciones del pasado son algo consubstancial con la visión del futuro. Porque, no pensemos que una Nación puede tener distintos posibles destinos. Eso no ha sucedido jamás en la historia. Los únicos destinos posibles son: el de creación, de crecimiento o de grandeza; o el de frustración y decadencia. Pero no existen destinos alternativos.

Chile, por consiguiente, tiene sólo un destino oceánico, o el triste destino de la

dependencia y de la subordinación.

Al respecto, alarma constatar que, cuatro quintas partes de la población de Chile, vive realmente alejada del mar, en los valles internos o en el valle central. De los 4.200 kms. de costa que tiene nuestra Nación, sólo algunos puntos y algunos sectores de ella tienen la densidad de la población que corresponden a esos litorales. No hay caminos costeros que unan el litoral, unido, generalmente, por pésimas carreteras hacia el interior. Hay una verdadera limitación psicológica en el chileno para hacer del mar, caminos, o fuentes de recursos. En el mar, no trabajan directamente más de 110 mil chilenos, y somos 11 millones de habitantes. No obstante, tenemos, repito, 4.200 kilómetros de costa; dos veces más mar que tierra, forman la jurisdicción de Chile; y tenemos por delante 20 millones de km², en el Pacífico Meridional; y sólo el 1% de los chilenos dedica su trabajo directo a este Océano.

Por eso, para comprender el futuro, tenemos que empezar por cambiar la conciencia, la mentalidad de los chilenos: para Chile, el mar es un sistema.

Chile se extiende en tres continentes: tiene posesiones en la Oceanía; tiene un vasto territorio en la Antártica, y un territorio continental en América. La unidad geográfica nacional que se llama Chile, tiene en el mar el sistema que lo integra en sí mismo.

El mar, es vía de comunicación, es vía de unión para las distintas partes de nuestra patria, y es vía, también para unir y comunicar a Chile con sus vecinos.

El segundo punto, es la exigencia de educar para el

mar.

Si las generaciones actuales pueden —con bastantes vacilaciones y dudas— llegar a tomar conciencia del mar, es necesario que la educación chilena tienda a educar a los niños para el mar, es decir, formarlos para el mar; para comprenderlo; trabajar en él y hacerlo producir.

Pensaba, tiempo atrás, estando en Chiloé, que los niños de aquellas islas debieran aprender a conocer lo que era su mar y lo que eran los productos de su mar; salir de su educación básica, siendo capaces de poder construir con sus manos un bote a remo, por ejemplo, o una red; y salir de la educación superior, sabiendo construir un velero y navegarlo por ese mar interior de sus canales, islas y fiordos.

El tercer punto es investigar el mar. La verdad es que el conocimiento que del mar se tiene, fundamentalmente se tiene por intuición, o por experiencias concretas que el hombre ha ido recibiendo. Lo que se hace, en realidad, son más bien prospecciones de lo que hay al alcance de la investigación actual.

Cousteau señala que lo que se investiga, hoy día, en el mar, en ese espacio inmenso, en ese espacio "macro", se hace con instrumentos "micro". Entonces, no se sabe lo que es el Océano, sino que se sabe sólo lo que se encuentra en el punto exacto donde se está investigando. Trabajar en el mar, es una necesidad imperiosa para Chile.

La falta de un trabajo nacional en esta actividad marítima, hace que estén constantemente deprimidas. El chileno ha tenido sostenidamente un proceso de debilitamiento en su vínculo con el mar; y el extremo llega en el consumo de pescado por habitante, que ha disminuido

en los últimos 30 años a cifras alarmantes: 4 kilos por habitante al año. Como comparación, basta señalar que en Japón, son 70 kilos por habitante al año.

La pesca artesanal tiene que multiplicarse a lo largo de todo Chile; pero, debemos saber cultivar el mar, en vez de explotarlo o depredarlo, como actualmente sucede.

La investigación y el trabajo en cultivos marinos multiplicarán las posibilidades de alimentación del hombre y de los animales que el hombre consume, con los productos del mar.

Trabajar en el mar, significa mirar, también, lo que el mar encierra en su fondo. Y justamente es en el Pacífico, que el fondo marino encierra el mayor porcentaje de riquezas minerales. En nuestras costas, en puntos cercanos a la Isla de Pascua, existe una posibilidad y una reserva de riquezas minerales para Chile.

Es necesario, en quinto lugar, proteger el mar. La realidad de ciertos mares revela la urgencia que existe en esta protección.

El Mediterráneo con sus milenios de historia y vida humana, tiene condiciones tan deterioradas que conserva poca vida en sus aguas.

La lluvia ácida, llevada por el viento desde la Europa industrializada y, probablemente desde la costa este de EE.UU. está afectando gravemente, las aguas del Atlántico norte y del Ártico. Es una amenaza mortal a la producción del Océano y puede destruir el último y gran recurso natural que existe para alimentar la sobrepoblación del mundo. El sexto punto es vivir junto al mar.

La mitad de Chile debe vivir junto al mar. Vivir junto al mar significa corregir la tendencia catastrófica a

“El 70% del Planeta es Mar, misma proporción que conforma la estructura del Hombre. Pienso que tampoco es por casualidad que la superficie del Planeta que gobierna Chile sea en un 70% también Mar.”

concentrarse en una ciudad, que existe, en general, en todos los países no desarrollados del mundo y, particularmente en Chile. Santiago se ha tragado 50 mil hectáreas, muchas de ellas las mejores tierras agrícolas de Chile.

Esta tendencia catastrófica tiene en Chile mil explicaciones: el centralismo paralizante; las inversiones y sobre inversiones en el mismo punto; el abandono de las regiones; la mentalidad negativa del chileno, que los hace correr a buscar en otra parte lo que debería crear con su propio esfuerzo y creatividad, en su propio lugar; una educación ineficiente, etc. La solución, es corregir las causas de esta tendencia, impulsar e incentivar el desarrollo de las regiones.

El séptimo punto, es trascender a través del mar. El océano no aísla, no impide el acceso a otras latitudes. Por el contrario, el océano es franqueable, más que la tierra. Sin choques, sin roces, sin controversias, sin conflictos, el hombre puede

expandir su esfuerzo y llegar a todos los continentes. Y, particularmente, en el caso de Chile, a esas inmensas y densas costas del Asia. Los vínculos que nuestra nación fue capaz de crear, en la pequeña escala que permitían los medios a mediados del siglo pasado, hoy día tienen que intensificarse; y son, sin duda, el camino para que Chile pueda desarrollar todas sus posibilidades.

Este esfuerzo no sólo comprende las posibilidades propias de la producción chilena, sino, también, la de todo el sector de este gran hinterland del cono sur de América.

Chile está llamado a impulsar las medidas de sana integración que permitan llevar a cabo un esfuerzo conjunto de las naciones del cono sur de América, en este intercambio con las naciones del Asia. La posición de Chile, y de los puertos chilenos en este verdadero archipiélago continental que es nuestra Patria, pueden permitir realizar esta tarea. La condición es que seamos eficientes, que se abran rutas expeditas y eficaces, y que exista también una adecuada política en estas materias. Una vez más, en esta actividad, la Marina Mercante Nacional tiene que desarrollar un rol fundamental.

Un último aspecto, es el Rol Oceánico de Chile.

Este rol Oceánico de Chile, es una exigencia del futuro. Chile podrá mantener su identidad nacional en los siglos próximos, sólo en la medida en que asuma este rol y sea capaz de proyectarlo. El destino oceánico, pues, es una exigencia de la nacionalidad y de la supervivencia de nuestra cultura. Es, por eso mismo, la verdadera clave que Chile tiene para enfrentar su futuro. 

INFORMACION EXTERIOR

MISIONES NAVALES DE CHILE

Once Agregadurías en el exterior tiene actualmente la Armada de Chile:

Washington, Londres,

España, Japón, Sudáfrica,

Ecuador, Brasil, Argentina,

Singapur, Perú y Uruguay.

La creación de estas Misiones Navales en países amigos,

surgió en los inicios de Chile independiente, cuando se vio la importancia de las

relaciones con los demás países en términos de igualdad y respeto mutuo a su soberanía.

Las primeras incursiones de Chile en este campo dieron un merecido prestigio a nuestro país que hasta hoy heredamos. En este sentido fue fundamental la participación de hombres ilustres que negociaron eficientemente materias de interés logrando un estrechamiento de relaciones e intercambios con otras naciones.

En la actualidad las Misiones Navales de Chile en Estados Unidos, e Inglaterra, tienen como misión específica, adquirir el material en el exterior, para atender las necesidades de la Armada, como asimismo supervigilar las construcciones, transformaciones y reparaciones de naves, aeronaves y otros equipos navales que se dispongan.

También se preocupan de establecer un enlace oficioso con organismos de las Fuerzas Armadas y del gobierno del país de residencia que tengan relación con las tareas de la Misión Naval. Por último se encargan de obtener de los organismos particulares y militares del país de residencia la asesoría de informaciones técnicas que se le soliciten o que sean de interés para la Institución.

Estas entidades desempeñan sus funciones bajo una dependencia directa de la Dirección General de los Servicios de la Armada y al mando de un Contraalmirante o Capitán de Navío.

Dentro de este contexto, se vio la conveniencia mutua entre Armadas amigas, de designar representantes, Agregados Navales que con el grado de Contraalmirante u Oficial Superior, con rango diplomático y adscritos a las respectivas Embajadas, cumplieran labores semejantes a las ya descritas para sus respectivos países de origen.

En muchas oportunidades, los Agregados Navales, por razones de interés, cercanía geográfica y necesidad de lazos esporádicos interinstitucionales, cumplen además de las funciones propias, en los países designados, otras con carácter de concurrente, en países vecinos. Este es el caso de nuestro Agregado en Inglaterra que además se preocupa de Francia, Suecia y Holanda.

Mientras que nuestro representante en Estados Unidos es concurrente en Canadá. Igual tarea

desempeña el oficial designado en Japón que además está a cargo de Corea. El Agregado Naval en Singapur de Tailandia, el de Ecuador, está a cargo de Colombia y el de Uruguay es concurrente en Paraguay. Cabe destacar que en aquellos países en que los intereses institucionales son menores, pero que es necesario mantener un enlace relativo, puede desempeñar esta labor el Agregado Militar o Aeronáutico acreditado. Debiendo estos últimos cumplir las obligaciones que la Institución requiere. Todos los Agregados Navales dependen directamente del Estado Mayor General de la Armada.

Este enlace institucional en el exterior, ha permitido que nuestra Armada mantenga vigentes sus contactos con Marinas amigas y satisfaga las necesidades institucionales, de gobierno, como también los intereses comunes.

La permanencia de Agregados Navales en el exterior también contribuye a satisfacer necesidades nuevas de apoyo logístico, punto muy importante para el desarrollo de nuestra Marina en lo que se refiere a últimas tecnologías, a la mantención de unidades chilenas construidas en el extranjero y al mejoramiento de la capacidad tecnológica de las dotaciones.

Por otra parte, esta presencia chilena en países amigos constituye un paso importante para dar a conocer nuestra realidad y cumplir el debido asesoramiento profesional ante el representante civil del gobierno en el exterior. ⚓

INFANTERIA DE MARINA

“FUERTES A LA VEZ QUE FIELES”

“Con este lema se empapan sus integrantes desde que inician su perfeccionamiento en este cuerpo”...

Para el Cuerpo de Infantería de Marina, lo fundamental siempre ha sido el hombre. Por ello su formación es integral de tal foma que abarca todos los aspectos en lo profesional, en su desarrollo físico y particularmente en lo moral y sicológico. De esta forma define al Infante de Marina, su Comandante General, Contralmirante Ari Acuña Figueroa.

En breves palabras hace hincapié en la importancia, que cada hombre bajo su mando, tenga las condiciones morales de entrega, tal como lo señala el juramento que formulan al ingresar a la escuela, en el sentido de dar la vida si fuera necesario en bien de la patria. Todos los elementos que se entregan al Infante de Marina, durante su trayectoria profesional, permiten que se transforme en un hombre cuyo valor trasciende las guerras modernas que contemplan avanzada tecnología y armamentos sofisticados.



EL CUERPO DE INFANTERIA DE MARINA NACE SOBRE LA CUBIERTA DE LA PRIMERA ESCUADRA NACIONAL:

El decreto del 16 de junio de 1818, dió vida al Cuerpo de Infantería de Marina, éste describió sus funciones en los siguientes términos; “**Esta gente disparará fusiles desde las cofas, manejará el machete en los abordajes y la bayoneta y cañones en los desembarcos**”. De esta forma se transformaron en complemento indispensable en las dotaciones navales. Luego de mantener durante 77 años sus funciones como

artillería de costa, se aprobó un reglamento orgánico en 1964, en el cual recibió la denominación de Infantería de Marina, compuesta por hombres seleccionados, cuya labor principal es conquistar una determinada área del litoral previo a un desembarco. Esta nueva normativa, otorgó Mando de apoyo operativo al Antiguo Inspector de defensa de Costa, con el título de Comandante General del Cuerpo de Infantería de Marina. Como cuerpo, en su nueva etapa desde 1964, ha llevado su accionar vigoroso a los más apartados lugares de nuestro litoral, conformando fuerzas listas para actuar en la proyección del Poder Naval de nuestra patria.

LA ESCUELA HOY:

La Infantería de Marina, es un cuerpo pequeño, con un alto espíritu de cuerpo y una importante conciencia respecto de la perfección en lo profesional. Cada integrante, por tratarse de una élite, está capacitado física, sicológica y moralmente para desempeñarse en tiempos de guerra y mantener el debido equilibrio para un buen desempeño en tiempos de paz. No se trata

sólo de una definición, ya que en la escuela se observa diariamente a este grupo de hombres conformando un cuerpo absolutamente disciplinado, gracias a su constante entrenamiento en diferentes áreas que lo preparan para las operaciones anfibias y para participar en la defensa de la frontera marítima. Sin duda se trata de un objetivo que exige gran valor, destreza y habilidad.

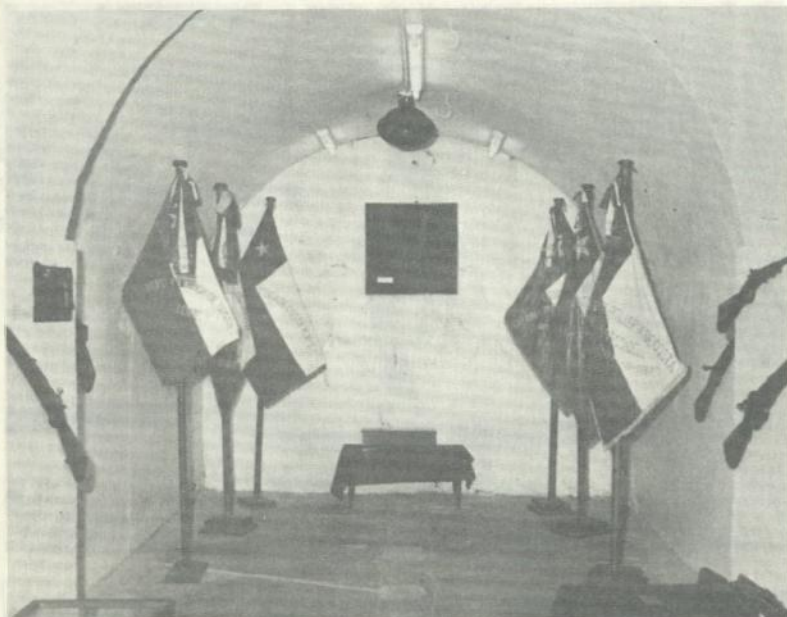
Un apoyo más a la formación integral del Infante de Marina, orientado fundamentalmente a lograr su autosuficiencia, lo constituye la implementación de una cancha de saltos en paracaídas al interior de la Escuela. Esto es la concreción de un viejo anhelo de este grupo, que hace un año cuenta con los elementos para desarrollar esta disciplina que es el aspecto más nuevo que exhibe la Escuela de Infantería de Marina de Valparaíso en cuanto a cursos.

La capacitación está dirigida al dominio de siete saltos, seis en tierra y uno en agua.

Especial relevancia se le da a la formación física; es así como a diario efectúan diferentes pruebas deportivas. En este aspecto exhiben cinco títulos de campeones nacionales, lo que se ha transformado ya en una tradición en el pentatlón militar. Y con el propósito de mantener este galardón, se encuentran abocados en la actualidad al entrenamiento de esta disciplina deportiva, con el objeto de llegar en Octubre al campeonato mundial que se efectuará en Brasil. Para ello, día a día, trece atletas se preparan en las pruebas de tiro al blanco, cancha de obstáculos natación utilitaria, lanzamiento de granadas y cross country de 8 kilómetros.

Esta escuela entrega todos los años a más de 500 alumnos lo que es instrucción y cursos reglamentarios a los oficiales.





PATIO HISTORICO

En un recorrido por el antiguo centro de formación naval, llama especialmente la atención un pequeño "Patio Histórico" que conserva en su interior una variedad de antiquísimos elementos que constituyeron la base de lo que es hoy la Infantería de marina.

Lo anecdótico sobre esta materia, está marcado por el deseo que expresó la conocida familia Vergara, de Viña del Mar, al donar los terrenos donde se encuentra hoy la Escuela de Infantería de Marina, en el sentido que mientras se mantenga en ella una batería de costa la superficie ocupada por la Armada continuará como dominio de la institución. En la actualidad se conserva aún esta batería de costa en el patio histórico que fue por años la defensa del Puerto. Este lugar se ha transformado en un verdadero símbolo para los Infantes de Marina, quienes muestran con orgullo este lugar que guarda una importante etapa de su historia.

FORTIS ATQUE FIDELIS

En esta frase, se resume el espíritu que anima al cuerpo de Infantería de Marina y que los impulsa día a día a perfeccionarse en su tarea de Defensa de la patria.

"Fortis Atque Fidelis",

significa en forma textual: "fuertes a la vez que fieles".

Los infantes de marina lo interpretan y lo viven como la forma en que son preparados cada uno de sus integrantes para soportar la adversidad, como también lo imprevisó, siempre apoyados en el amor y fidelidad a su bandera. 

LA ARMADA HOY LA ARMADA HOY

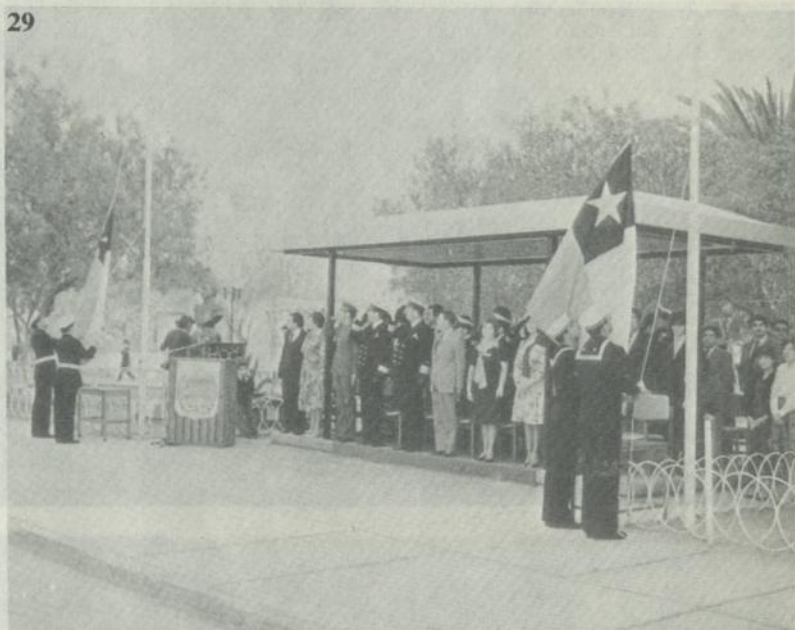
Los escolares de Iquique, en su tradicional y concurrido desfile en homenaje a las Glorias Navales. (Foto 27)

Panorámica del Monumento al Marinero Desconocido, guardián permanente de las celebraciones del Mes del Mar y Glorias Navales de Iquique. (Foto 28)

Pozo Almonte, I Región, recibe e inaugura el busto de Arturo Prat. (Foto 29)



29



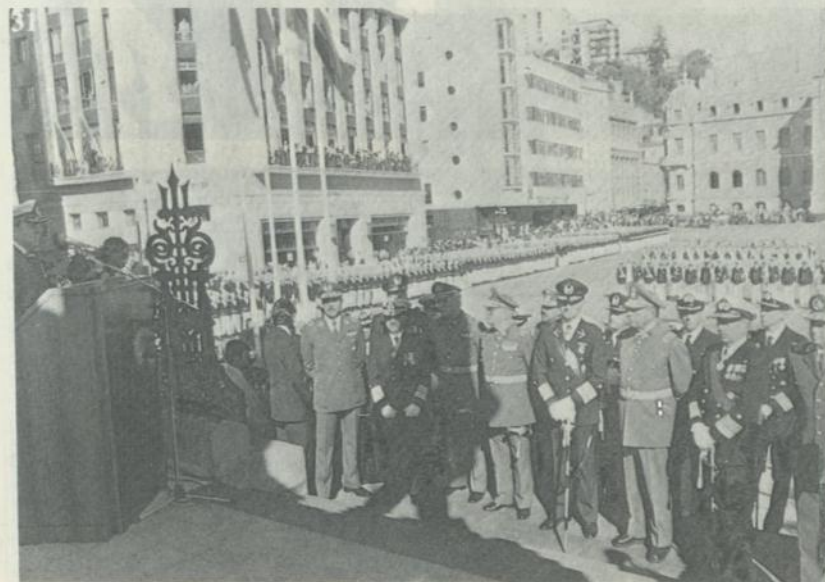
32



33



34



Cuerpo de Bomberos de Pozo Almonte, I Región, desfila como homenaje a Arturo Prat. (Foto 30)

Con asistencia de S.E. el Presidente de la República, altas autoridades e invitados, se conmemora en Valparaíso la Gesta de Iquique. (Foto 31)

Escolares de Valparaíso cumplen su anhelo de visitar nuestros buques en la bahía. (Foto 32)

"NUESTRO MAR", interesante exposición para el Mes del Mar '85 en Valparaíso. (Foto 33)

Don Mario Arnello, en concurrida charla, expone en Valparaíso "EL FUTURO MARIÑO DE CHILE". (Foto 34)

LA ARMADA HOY LA ARMADA HOY

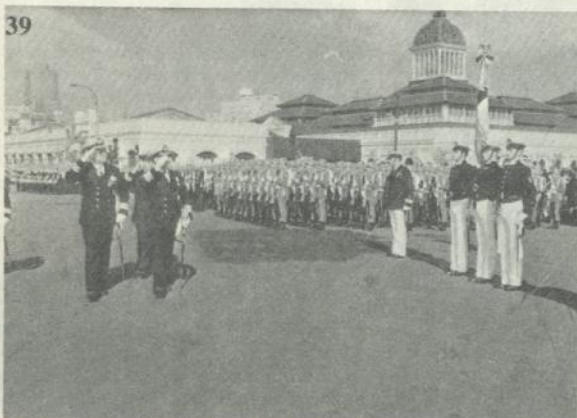
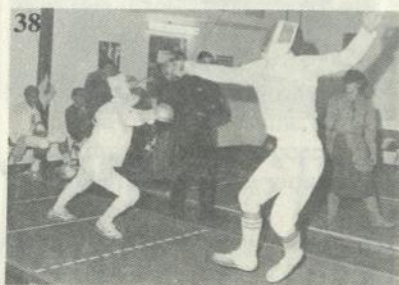
La D.I.A. se hizo presente con una exposición sobre "EL PACÍFICO Y EL FUTURO DE CHILE, EN EL SIGLO XXI". (Foto 35)

Solemne inauguración del busto del CF. MORAN VALVERDE, distinguido marino ecuatoriano, en la Escuela Naval. (Foto 36)



Un segundo lugar obtuvo el grupo femenino de la Armada en una competencia interinstitucional de atletismo, realizada en el Estadio Naval de Salinas, con motivo del Mes del Mar. (Foto 37)

En la Escuela Naval se desarrolló el Campeonato Interinstitucional de Esgrima, en un ambiente de camaradería y deporte. (Foto 38)



LA ARMADA HOY LA ARMADA HOY

Ceremonia militar en la Plaza Prat de Santiago, presidida por el señor Ministro de Defensa. (Foto 39)

En la Quinta Normal (S), en ceremonia interna, se destaca el significado del 21 de Mayo. (Foto 40)

Ex cadetes E.N., representados por don José AVAYU, entregan al señor C.J.A. placa de oro perteneciente al Almirante Conde. (Foto 41)

Almirante Gustavo Pfeifer Niedbalski, Comandante de la Guarnición Naval de Santiago, congratula por su ascenso a los Cabos 2^{os} Francisco Labraña E. y Raúl Tapia D. (Foto 42)



"Treinta Años de Servicio", condecoración impuesta al Capitán de Navío señor Jorge Ardiles Rojas, por parte del señor Jefe del Estado Mayor General de la Armada, V.A. señor Germán Guesalaga Toro. (Foto 43)

Como es tradicional, la Armada rinde tributo a la esposa de nuestro héroe, en romería a su tumba. (Foto 44)

Delegación de la D.I.A. visita exposición y muestra sobre "PRODUCCION DE ALIMENTOS MARINOS". (Foto 45)



LA ARMADA HOY LA ARMADA HOY



Señor C.J.A. despidiendo a delegación del Equipo de Caza Submarina que representará al país en España. (Foto 46)



En el Edificio Diego Portales, el señor C.J.A. efectuó premiación a destacados dirigentes de deportes náuticos. (Foto 47)

En la capital, en el Centro "APUMANQUE", la Escuela Naval promocionó a la juventud cómo ingresar a ella. (Foto 48)



Concurso de Pintura, primer lugar, primer nivel Colegio San Jorge, de Laja. (Foto 49)

Para esposas de Oficiales y Gente de Mar, el padre Hasbun dicta Charla "CHILE, PAIS DE ESPERANZA". (Foto 50)

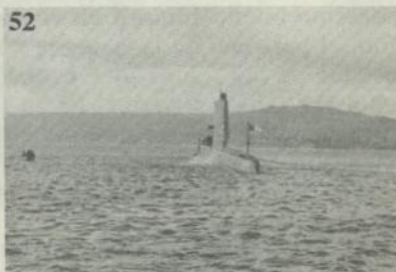


LA ARMADA HOY LA ARMADA HOY



Colbún, VIII Región, inaugura busto a Arturo Prat, en ceremonia coordinada por la II Zona Naval. (Foto 51)

El Comando de la Fuerza de Submarinos atracó el SS "O'BRIEN" al puerto de Corral, para realzar las festividades de nuestras Glorias Navales. (Foto 52)



La Armada de Uruguay saluda por intermedio de su JEMA., C.A. señor José Pedro IMICOZ, a nuestro Agregado Naval, C.F. señor Miguel Alvarez. (Foto 53)

En sobria ceremonia, nuestro Agregado Naval en España, C.N. señor Rudy Alcalde, conmemora la Gesta de Iquique con la presencia de nuestro Embajador. (Foto 54)



ACTIVIDADES EN PUERTO WILLIAMS

En Puerto Williams se desarrollaron actividades culturales, deportivas, comunitarias y militares.

En el aspecto cultural figuraron conferencias alusivas al tema, como es el caso de la participación de la juventud en el combate naval de Iquique y concursos de fotografía y artesanía marina.

En lo social, hubo acción cívica de ayuda a pobladores de escasos recursos.

El acto central lo constituyó una ceremonia realizada en la Plaza Arturo Prat de la ciudad, el día 21 de mayo. Aprovechando esta fecha directamente relacionada con la Armada, Puerto Williams se preocupó estos días de retirar la baliza del islote Barnevet, de instalar un faro en el islote Snipe y por último de aumentar la luminosidad y alcance del faro Cabo de Hornos.



BIENESTAR

Viviendas de hasta 400 Unidades de Fomento puede adquirir en el transcurso del año, el personal de la Armada a través del sistema de Subsidio Habitacional que otorga el Ministerio de la Vivienda.

Esta es una de las formas que el Servicio de Bienestar Social de la Institución ofrece a la familia naval, para solucionar su problema de casa propia.

Otro de los sistemas, que también se puede gestionar a través de este Servicio es la postulación a través de Cooperativas de Viviendas; así como el subsidio habitacional para ahorro y financiamiento de la vivienda y el crédito complementario del Serviu, en el acceso a la casa propia. El personal de la Institución que posea ahorro de algún plan elaborado por Bienestar, puede solicitar ser representado por el jefe de esta entidad, en toda gestión destinada a materializar la obtención de la vivienda propia.

Este es sólo uno de los numerosos servicios que presta el Servicio de Bienestar Social de la Armada a sus funcionarios.

través de ella da asesoría tanto al mando como al personal, representándolos cuando figuren como parte o/interesados en las causas o gestiones que se ventilen en los tribunales de justicia.

EDUCACION ESPECIAL.

Esta entidad ofrece jardines infantiles para aquellos menores cuyas madres, por su actividad de trabajo o estudio, deban ausentarse del hogar. Cuenta además con colegios y centros especializados en atención a menores que presenten problemas de retardo mental y/o aprendizaje. Este establecimiento se encuentra en Viña del Mar.

En esta misma ciudad, también está el Internado Especial "Gómez Carreño", que entrega tratamiento de rehabilitación a hijos de servidores de la Armada que estén afectados por problemas psicomotores concomitantes y/o deficiencia mental.



En Talcahuano, el Colegio Arturo Prat, ofrece enseñanza entre nivel de transición a 4º Año de Enseñanza Media y cursos de inglés, en modernos laboratorios de idioma.

En esta rama figura la Librería Naval, cuyo propósito es satisfacer las necesidades que propenden a elevar el nivel cultural de los funcionarios y sus familiares. Ella efectúa exposiciones y desarrolla proyección especial de hábitos de lectura. Hay Librería Naval en Valparaíso, Villa Alemana y Talcahuano.

Por otra parte, las Becas "Fundación 11 de Septiembre" entrega este beneficio a los hijos del personal de la Institución y consiste en Becas de estudio y capacitación a nivel universitario o técnico, Enseñanza Media y deficientes mentales entrenables.

PRESTAMOS DE AUXILIO.

Esta ayuda puede ser solicitada por el personal de Oficiales, Empleados Civiles y Gente de Mar para urgencias tales como enfermedades, hospitalizaciones, medicamentos, funerales, pago de arriendo anticipado, matrícula, útiles escolares, viajes imprevistos y cualquier otra situación debidamente calificada.

Bienestar Social otorga una mayor bonificación para gastos médicos, la que se puede solicitar una sola vez al año.

Posee, además, un servicio de importaciones para traer mercadería en forma directa y entregarla al personal a bajos precios, descontados por planilla; convenios con casas comerciales, cuyos propósitos son dar facilidades para adquirir vestuario, menaje, consumo, bienes muebles, medicamentos y



otros, en cuotas mensuales sin que afecte el presupuesto familiar, y un Economato que proporciona mercaderías con un bajo margen de comercialización pudiendo ser pagada al contado o crédito.

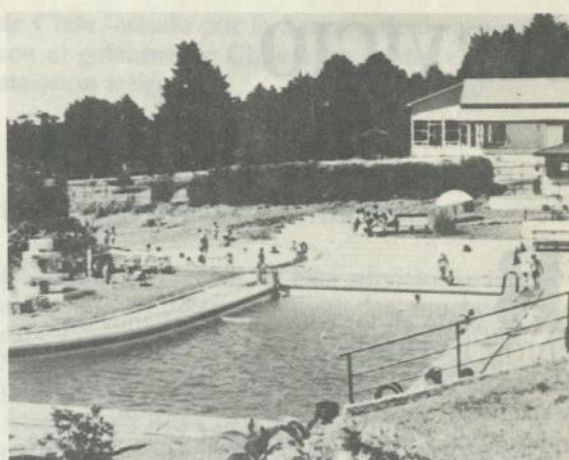
Cuenta también, con un servicio de mudanzas, que tiene por objeto ayudar a los funcionarios en el traslado de sus pertenencias al cambiar de residencia.

OTROS BENEFICIOS INSTITUCIONALES.

Por intermedio de los departamentos de Bienestar Social, el personal de la Armada tiene derecho a atenciones hospitalarias y dental, servicios especializados en atención de niños, convenios con CEMIN, IMAVIL y Centro Neurológico en Santiago (Quinta Normal). A través de la Dirección de Sanidad de la Armada, se pueden hacer pedidos al extranjero de medicamentos que no se fabriquen en Chile, ya sea para el personal o sus cargas familiares. El seguro de Vida (SECORA) obligatorio para todo el personal de la Institución, ayuda por fallecimientos de cónyuge, hijos y otras cargas familiares; ayudas sociales y quirúrgicas exclusivamente para el asegurado, para lo cual la Mutual de Seguros de Chile le concede una ayuda en dinero.

El Servicio Funerario atiende preferentemente al personal en servicio activo de la institución y sus familiares.

La tarjeta de Identificación Familiar; es un documento otorgado por la Armada y está



destinada a acreditar la calidad de sus poseedores como familiares del personal en servicio activo de la institución. Ella sirve para ingresar a recintos militares, para solicitudes de servicio médico y otros beneficios a los cuales tengan derecho.

AREA RECREACIONAL.

El esparcimiento y la sana entretención también es una de las preocupaciones fundamentales de la Armada. Por esta razón cuenta con casas de huéspedes y cabañas en distintas ciudades, entre las que figuran Iquique y Punta Arenas.

También, los beneficiarios tienen la posibilidad de concurrir a los casinos de tripulación ubicados en Valparaíso, Talcahuano y Punta Arenas y a centros recreativos, también situados en las mismas zonas del país.

Mientras tanto, en Pichidangui, provincia de Petorca, Cuarta Región, el camping "Ralunco" está dirigido a la Gente de Mar con sus familiares.

En Valparaíso, la institución tiene un gimnasio, que atiende gratuitamente al personal de buques y reparticiones de la Primera Zona Naval.

En Santiago posee un sauna, para el personal de la Guarnición Naval y en Talcahuano se ofrece el Gimnasio Naval que tiene sauna para oficiales y Gente de Mar.

Para el cumplimiento de todos estos propósitos, las Zonas Navales cuentan con Departamentos de Bienestar. Estos a su vez, tienen delegados en las zonas alejadas, que velan por la mantención de las políticas que este organismo contempla. Sobre la base de un decreto supremo del mes de mayo de 1972. ⚓

SERVICIO RELIGIOSO

Basado en los conceptos cristianos de "DIOS, PATRIA Y FAMILIA", el Servicio Religioso Naval, proporciona asistencia moral y religiosa, a través de su organización eclesiástica y seglar, al personal de la Armada en servicio activo y a sus familiares. Este organismo pertenece militar y administrativamente a la Dirección General del personal de la Armada, mientras que en lo eclesiástico depende directamente del Vicario Castrense de Chile.

ORGANIZACION Y FUNCION DEL SERVICIO RELIGIOSO

Este organismo es encabezado por el oficial más antiguo del escalafón del Servicio Religioso, cuya misión principal es velar por la eficacia de la entidad a su cargo y asesorar al mando naval en las materias que requieran de su conocimiento o intervención. La jefatura del Servicio Religioso comprende un capellán jefe, un secretario, una iglesia y oficina central y un cuerpo de capellanes. Además cuenta con cuatro departamentos: de Planificación, Pastoral, Vocaciones y Administración y Control.

En general éstos son organismos asesores de la jefatura del servicio en las materias de su competencia. Cada uno de estos departamentos está a cargo de un capellán.

El cuerpo de capellanes, es un organismo formado por todos los capellanes de la Institución y comprende los de planta y los auxiliares.

Los primeros son sacerdotes que por nombramiento oficial ocupan una de las plazas del escalafón de oficiales del Servicio Religioso; mientras que los auxiliares son aquellos que sin pertenecer a la planta de oficiales, fueron llamados al servicio activo desde el escalafón especial de la reserva o fueron contratados en otra forma.

La misión específica de los capellanes, es atender las necesidades de orden moral y espiritual de los miembros de la Armada, a través de la administración de los sacramentos y de las clases de moral que se dictan oficialmente como asignaturas en las Escuelas Matrices y de Especialidad.

Actualmente, los diferentes mandos operativos reciben la atención del Servicio Religioso de un capellán nombrado por la jefatura.

Es así como se encuentran desempeñando sus labores espirituales en la Escuadra, la Primera, la Segunda y la Tercera Zona Naval, el Cuerpo de Infantería de Marina, la Aviación Naval, el distrito Naval Beagle, Distrito Naval Norte y el Grupo de Tareas Independiente (Esmeralda).



COLABORADORES DEL SERVICIO:

Para cumplir las tareas de carácter religioso, se cuenta además con un cuerpo contratado por la Institución para ejercer la catequesis entre los hijos del personal. Además comprende el consejo pastoral que en la Institución funciona desde 1980, integrado por oficiales y personal voluntario que forman un grupo de laicos que colaboran estrechamente con el servicio en la actividad moral y religiosa.

El Consejo Pastoral, tiene como objetivo, asesorar al jefe del Servicio Religioso en todas sus funciones. Por estas razones y por la delicada labor que desempeña, está a cargo de un Presidente, que es el oficial más antiguo de

DO NAVAL MUNDO NAVAL MUNDO

sus componentes. En la actualidad el Consejo es dirigido por el Sr. Director General de Instrucción de la Armada, Contraalmirante Jorge Martínez.

HISTORIA:

La creación del Servicio Religioso de la Armada, se remonta al 18 de agosto de 1819, cuando el Director Supremo de la Nación, General Bernardo O'Higgins y el Ministro de Guerra, Ignacio Zenteno, nombraron al primer Capellán de la Armada Nacional, Presbítero CAYETANO REQUENA.



Sin embargo, ya el 18 de marzo de 1817, O'Higgins había nombrado al sacerdote CASIMIRO ALBANO PEREIRA, como Vicario General Castrense y a él recurrió don Cayetano Requena en demanda de las facultades espirituales para ejercer su trabajo de Capellán en la escuadra Libertadora. Hasta 1910 los capellanes siguieron bajo el mando del Obispo de Santiago y la autoridad naval respectiva, pasando a depender a partir de entonces de la VICARIA GENERAL CASTRENSE DE CHILE (hoy Vicariato castrense, creado por el Papa Pío X y nuestro gobierno). Cabe destacar, que el Vicariato castrense, es una prelatura con jurisdicción personal u Obispado, encargado del Servicio Religioso de las Fuerzas Armadas y Carabineros

de Chile, creado por la Santa sede de acuerdo con el gobierno de Chile a fin de entregar atención religiosa.

LOS CAPELLANES NAVALES

Desde los comienzos de este servicio, se han destacado en diversas actividades, muchos capellanes. Entre ellos, el primer Capellán Naval, Cayetano Requena, cuya actuación en la escuadra Libertadora bajo el mando del Almirante Lord Cochrane, sobresale. Es notable también la actuación del Capellán naval Camilo Ortúzar Montt, quien participó -en sus funciones- en la primera campaña marítima de la Guerra del Pacífico, navegó a bordo del blindado Cochrane y estuvo presente en el Combate de Angamos, siendo el primero en abordar el Monitor Huáscar para atender a los moribundos.

Especial mención merece el Capellán Guillermo Enrique Christie, quien ha sido considerado como el héroe del Servicio Religioso Naval. Este sacerdote murió en acto de servicio, al contraer fiebre amarilla cuando atendía a los enfermos en el Hospital 2 de Mayo, en Callao en 1882.

El Capellán Christie, ganó medallas de oro y condecoraciones concedidas por el Congreso Nacional, por el Combate de Angamos, toma de Pilcomayo y batalla de Chorrillos y Miraflores.

Cabe recordar que el 20 de mayo pasado, se cumplió un año del traslado de sus sagrados restos a la Patria.

Por iniciativa del Comandante en Jefe de la Armada, Almirante José Toribio Merino, sus restos descansan en el jardín principal de la Iglesia Naval, Nuestra Señora del Carmen de Las Salinas, en Viña del Mar. Allí... en una tumba muy sencilla se veneran sus restos, y recuerdan día a día a los capellanes navales, que grande es dar la vida al Servicio de la Armada y de la Patria.

En el cumplimiento de su deber, los capellanes han recorrido todo el país, y a su paso han erigido capillas hasta en los lugares más lejanos, como es el Caso de Cabo de Hornos. Asimismo se construyeron capillas en: Talcahuano, Las Salinas, Puerto Williams, e Isla Quiriquina, entre otras. ⚓

ÑO BRITO

UN EJEMPLO

ADAPTACION DE UN TRABAJO DE
RODRIGO FUENZALIDA BADE

“**ÑO** BRITO”... un apelativo que dice muy poco de la personalidad superior, que oculta una modesta apariencia. Se trata de un marinero que supo vencer el miedo, enfrentando la bravura del mar para salvar la vida de sus compañeros y la propia. Esta historia verídica, dividida en tres de muchas de las actitudes que “ÑO BRITO” tuvo en su vida, reflejan el valor, la abnegación y el espíritu de cuerpo, de un hombre, cuya historia se ha repetido a través de los años y sus protagonistas se han perfilado como héroes anónimos, que la historia ha omitido u olvidado.

ESPIRITU DE CUERPO.

Nadie tenía esperanzas de salvarse en el “Bergantín Meteoro”, comandado por el Capitán de Corbeta Martín Aguayo, y en tal circunstancia cada cual se encomendaba al santo de su devoción. En tan difíciles momentos la tripulación hizo un voto... Si lograban salvarse todos, se comprometían a cargar en hombros la gavia que hasta ese momento se mantenía firme –dando al buque un pequeño manejo– y llevarla a pie pelado a la primera iglesia del puerto donde pudiesen recalar.

Resulta innecesario describir lo que significa para un marino la navegación de las aguas australes con temporal. Sin embargo no está de más recordar que con un barómetro de 28,15 pulgadas –marca mucho más baja que la indicada en los derroteros para las grandes tormentas– el pequeño bergantín era un juguete en medio de las olas.

El agua llegó a los entrepuentes, a los paños, a los sollados, a las cámaras y a todas partes... Pero la desesperación general se vio colmada por una ola gigantesca, que rompió en el buque dejándolo tendido sobre un costado.

El fuerte impacto de esta verdadera mole de agua, removió el lastre, apagó las luces de los departamentos interiores y lo dejó inmovilizado en esa posición, sin poder adrizarse... Se esperaba por minutos el desenlace fatal... Haciendo un intrépido esfuerzo, el Capitán Aguayo mandó largar el trinquete para darle salida y poder gobernar para amollar en popa... Sin embargo, aún no salía de manos de los marineros, cuando voló en mil pedazos... ya no quedaba otro recurso, sino envergar un nuevo trinquete. La tripulación se encontraba empapada y con mucho frío, pero era indispensable realizar esta maniobra. El Capitán Aguayo no debía hacerlo, pues era el Comandante de la nave; ni tampoco sus oficiales, cada uno a cargo de grandes responsabilidades.

Ante esta caótica situación, el Comandante “PIDIO”... pues no era posible ordenar, dadas las circunstancias y la peligrosidad de la maniobra que debía efectuarse... La respuesta no se hizo esperar; con un paso al frente... el marinero de 23 años de edad JOSE FRANCISCO BRITO, contestó: “Señor, yo iría, si tuviese un abrigo con qué aguantar el frío allá arriba”, señalando los palos. Sin pérdida de tiempo, el Comandante se sacó su levita de capitán de corbeta y la entregó a Brito, quien subió a la arboladura y efectuó la delicada maniobra, salvadora...

De esta forma, con el nuevo trinquete envergado y el lastre llevado a su lugar, el “METEORO”, recuperó su posición derecha, y en vertiginosa carrera amolló en popa, corriendo el temporal, perseguido por esas verdaderas montañas de olas que no pudieron con el heroico Bergantín.

La odisea continuó por algunas semanas, hasta que al fin recalaron en Ancud; junto con fondear el ancla, la tripulación recordó al Comandante la manda hecha en plena tormenta y al día siguiente se desenvergó la vela, se le colocó en uno de los botes y la tripulación, con su comandante y oficiales la escoltaron a tierra, donde la llevaron al templo de San Francisco, al hombro y descalzos, cumpliendo así la manda prometida.

VALOR.

En otra etapa de su vida y cuando Chile ejercía dominio sobre las costas patagónicas, hasta el Río Santa Cruz, el gobernador de Magallanes, en ese entonces, Diego Dublé Almeyda, supo que en la Isla Monte León había un buque cargando guano blanco, clandestinamente. La autoridad dio instrucciones al Comandante de la Cañonera “MAGALLANES”, Capitán de Fragata Juan José Latorre Benavante, para que

averiguara sobre este hecho y tomara las medidas del caso para impedir esta acción ilegal. Efectivamente, en Isla Monte León se encontraba la "JEANNE AMELIE", barca francesa que ya tenía en su bodega 600 toneladas de guano.

Luego de ser abordada por un oficial chileno, se le consultó al Comandante de la nave francesa, con qué permiso cargaban guano, frente a esto el oficial francés dijo que lo hacían con la anuencia del gobierno argentino, a través de un agente de trigos de esa nacionalidad, que le había conseguido el negocio con el Cónsul argentino en Montevideo, el cual por supuesto no estaba facultado para dar esta licencia. Se le hizo saber al Comandante de la "Jeanne Amelie" que estaba en territorio chileno y que como no se había solicitado permiso a la autoridad correspondiente, debía suspender las labores de carga de guano; como asimismo le comunicó que la nave sería llevada a Punta Arenas para resolver el caso.

La Jeanne Amelie fue tripulada por gente de la "Magallanes" para cumplir este cometido. Fue nombrado Capitán el teniente Segundo Luis Custodio Lynch, Primer Oficial el guardiamarina, Alberto Silva Palma y Contramaestre el guardián JOSE FRANCISCO BRITO... más una dotación de ocho marineros...

Su misión era dirigirse al estrecho de la "MAGALLANES", la remolcarían hasta Punta Arenas.

Al revisar la barca, se constató que carecía de anclas y embarcaciones menores, hecho insólito, en un buque cuyo capitán decía tener permiso para cargar guano. Posteriormente se comprobó que se trataba de un acto de piratería. Pese a ello el Capitán Latorre ordenó que la "Jeanne Amelie", se hiciera a la mar sin más preparativos pues tenía que cumplir las instrucciones del gobernador.

Después de tres días de navegación y a raíz de un cambio de vientos, el buque comenzó a garrear. Se hicieron todas las maniobras apropiadas con las vergas, en combinación con el timón, que obedecía a la corriente, para que el garreo fuera paralelo a la costa, pero con la mar tan agitada y las olas reventando sobre la cubierta, el buque comenzó a sufrir destrozos y su final se vio próximo. Al no tener botes, se determinó que la única salida posible, era ganar la playa y dejar el buque, aunque resultaba muy arriesgado y problemático, más aun cuando ya había caído la noche.

Luego de tomada la determinación se hizo formar a los hombres y se les informó, haciéndoles presente que la única manera consistía en que alguien se arrojara al agua con un cabo y llegara a nado hasta tierra donde

habría que amarrarlo... Se trataba de un acto de arrojo y en el que se exponía la vida... Sin embargo, el guardián Brito —una vez más— no dudó en ofrecerse para cumplir tan delicada misión.

Se le amarró un cabo a la cintura y desde la borda Brito se arrojó al agua, en una noche oscura como boca de lobo.

Se oyó a bordo el chapuzón y luego se empezó a largar pausadamente el cabo, mientras el valiente guardián nadaba hasta la orilla... A los pocos minutos se escuchó: "Ya estoy en tierra"... ya no fue difícil enviar otro cabo más grueso y los elementos necesarios para formar el andarivel de salvamento. En menos de media hora todos estaban a salvo, pronto llegó la "MAGALLANES", les prestó ayuda y los llevó a Punta Arenas.

ABNEGACION.

Pasó el tiempo y se produjo la guerra contra Perú y Bolivia. Brito, se hallaba entonces embarcado en la Corbeta "O'Higgins", al mando del capitán de fragata Jorge Montt Alvarez. El dos de noviembre de 1879, después de la célebre acción de Angamos, se produjo el desembarco y toma de Pisagua, donde esta Corbeta tuvo una actuación brillante. Mientras se bombardeaban las defensas, Montt, cuyos cañones no tenían elevación suficiente para alcanzar un poderoso foco de resistencia, ubicado en lo alto y que estaba haciendo estragos en las tropas atacantes, decidió por insinuación del Teniente trasladar todos los pesos de a bordo a babor, incluso la artillería, puesto que las baterías de tierra estaban silenciadas y dejar solo un cañón a estribor, a cargo del guardián FRANCISCO JOSE BRITO.

Era un hombre muy experimentado en el tiro de artillero, se trataba de escorar la corbeta y permitir que este cañón, lograra la elevación necesaria para batir la trinchera enemiga.

NO BRITO, como le decían cariñosamente sus compañeros, apuntó con todo cuidado y disparó obteniendo un impacto preciso en el centro del parapeto. La explosión de la granada, tuvo efectos desastrosos en la defensa enemiga y el obstáculo quedó anulado.

Todos estos actos de heroísmo y un sinnúmero de hechos marineros que adornaron su vida de hombre de mar, lo agigantaron ante la superioridad naval, que miraba a este modesto guardián con extremado cariño y admiración.

NO BRITO, constituye el fiel reflejo del héroe anónimo y de un fiel servidor de la Armada, quien hasta sus últimos días de vida, visitó a sus jefes y compañeros, en los buques de guerra, donde quedó gran parte de su vida, la cual constituye un verdadero ejemplo de valor y abnegación. (A)

CORREO CORREO CORREO CORREO

PONER ATENCION:

El logro de un óptimo grado de comunicación permanente, que cohesione y fortalezca la moral a todo el personal de la Armada a fin que le permita identificarse con su Institución, es el objetivo primordial de este naciente medio de comunicación...

Cumplir esta meta, no es tarea fácil y requiere de mucho esfuerzo, dedicación y por sobre todo apoyo. Es por eso que solicitamos de la participación de cada uno de ustedes, que a través de sus experiencias, anécdotas y sugerencias nos permita establecer un canal directo y de amplia difusión para conocernos mejor.

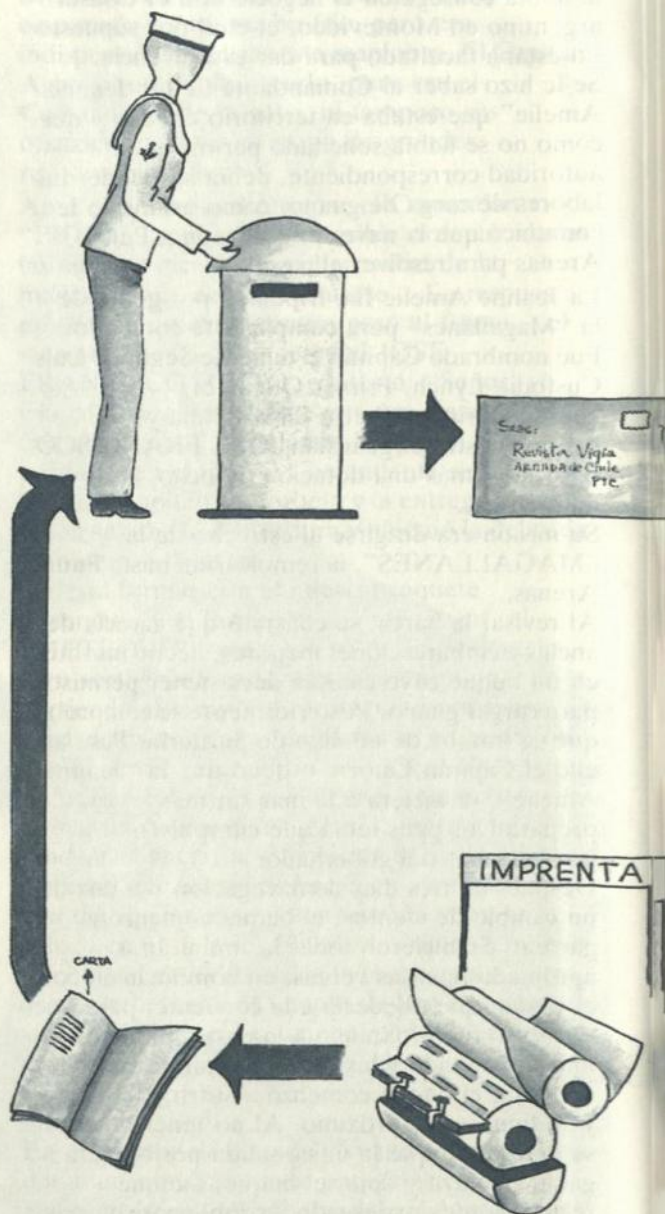
Pretendemos satisfacer las inquietudes de información de las múltiples actividades que mes a mes desarrollamos a lo largo de nuestro territorio.

Somos una gran familia naval, que necesita expresarse e informarse sobre la real capacidad de nuestros servicios y por sobre todo ir poco a poco mejorando este medio de comunicación a través de las observaciones y aportes al esquema y finalidad que se pretende dar, no sólo en su quehacer institucional, sino también familiar.

Lo esencial de esta Revista de circulación interna, es reflejar en palabras el verdadero espíritu que une a todos quienes conforman esta Institución.

El mayor o menor éxito que obtengamos dependerá de todos nosotros y es por eso que requerimos de su activa participación.

Esto se concretará a través de la correspondencia que usted debe enviar a **RELACIONES PUBLICAS DE LA ARMADA - CORREO NAVAL - SANTIAGO.**



CORREO CORREO CORREO CORREO

SANTIAGO, Mayo de 1985.

Señor
Capitán de Navío
Don ALFONSO HERRERA
Jefe de RR.PP. de la C.J.A.
Correo Naval
SANTIAGO

Acabando de leer la Orden del Día que dispone la creación de una Revista de la Armada para los fines de Relaciones Públicas, me apresuro a hacerte llegar mis felicitaciones por una iniciativa largamente anhelada en lo personal, que desgraciadamente no pude concretar durante el período en que me desempeñé en ese cargo.

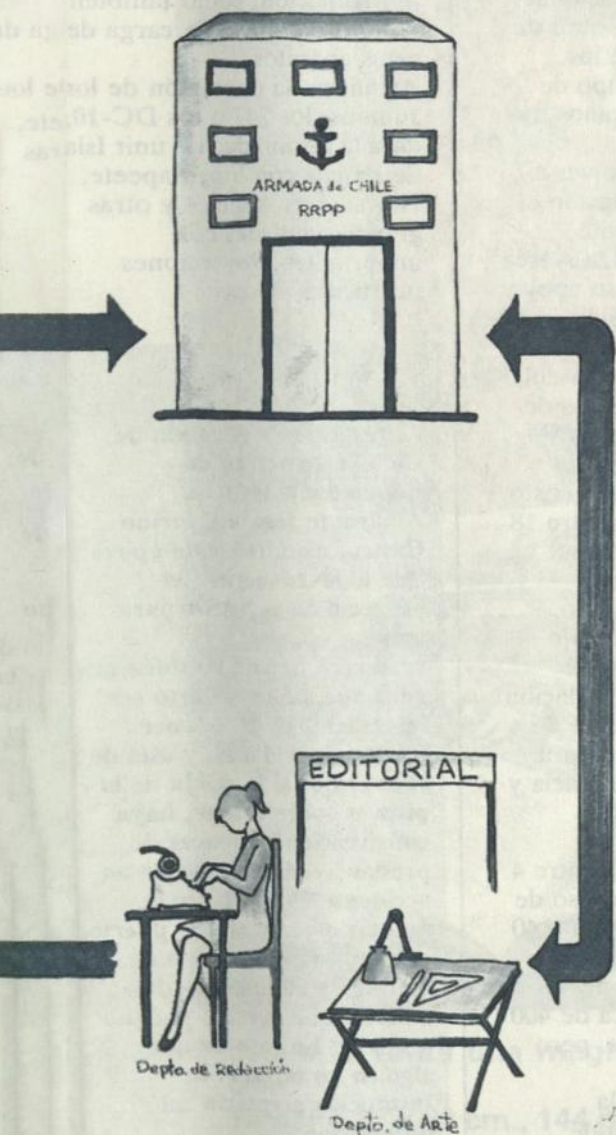
Creo que esta publicación más que un deseo es una necesidad institucional, por lo que me llena de satisfacción que por fin salga a luz. Te ofrezco mi colaboración y apoyo en todo lo que pueda ayudarte.

Atentamente, y con mis mejores deseos de éxito,

ALEJANDRO ARMSTRONG DE
AGUIRRE
Capitán de Fragata

NOTA: La Dirección de la Revista se reserva los derechos de publicar si lo estima pertinente, como asimismo citar, reproducir total o parcialmente las colaboraciones recibidas.

NO OLVIDE: Día cinco de cada mes se cierra recepción de los aportes para el número mensual.



ISLA DE PASCUA:

UN CONTROVERTIDO PROYECTO

Una gran polémica ha generado en diferentes círculos, la petición del gobierno de Estados Unidos, en orden a utilizar el aeropuerto de Mataverí, en Isla de Pascua, como pista de emergencia para los transbordadores espaciales. Las aprehensiones manifestadas por distintos sectores se refieren a las implicancias estratégicas, arqueológicas y ecológicas que tendría el proyecto. De acuerdo a un informe de la NASA, para los lanzamientos que se realizarán a partir de marzo de 1986, desde California, el transbordador espacial necesitará contar con una o más pistas de aterrizaje de alternativa en la Cuenca del Pacífico. Por ello se pensó en Isla de Pascua, como uno de los varios lugares en esa zona que cuenta con el potencial para actuar como aeródromo de alternativa en caso de una remota posibilidad de que ocurra una emergencia a la nave, aunque la NASA aclara que desde que se inició el programa de vuelos de los transbordadores en 1981 no ha habido accidentes. Según el documento, de aprobarse el proyecto, primero debería ampliarse la pista de 2.900 a 3.353 metros, esto dentro del perímetro del aeropuerto y quedaría disponible para todos los vuelos comerciales. Junto con asegurar que la extensión no alterará el suelo de la isla, el informe señala que se instalarán facilidades más modernas junto a los elementos de ayuda de aterrizaje que existen

actualmente, de tal forma que Mataverí quedaría habilitado para el aterrizaje de aviones comerciales más grandes.

En esta fase no habría ningún norteamericano involucrado. El trabajo de diseño estaría a cargo de una firma chilena y la construcción también la haría una empresa nacional empleando mano de obra de los isleños. Antes de los lanzamientos, un grupo de técnicos norteamericanos iría a la isla a revisar el instrumental, para volver a su país luego de realizado el lanzamiento (con éxito). Por su parte, la Fuerza Aérea de Chile manifestó su apoyo al proyecto, entregando una serie de antecedentes a la opinión pública a través del Director de Operaciones de la Fach, General Ramón Vega Hidalgo.

Entre ellos, dijo que el costo de los trabajos, será entre 18 y 20 millones de dólares y estará financiado por el gobierno norteamericano. Asimismo aclaró que bajo ninguna circunstancia, el acuerdo prevee la instalación de una base permanente de los EE.UU., sino que para los fines de una emergencia y con un período fijo de duración.

Continuamente habrá entre 4 y 10 personas que en caso de lanzamiento aumentarán a 40 aproximadamente. Mientras que en una situación de emergencia real, cerca de 400 personas irán a la isla, pero no todas a la vez.

El proyecto contempla también la instalación de sofisticados equipos electrónicos y radares que permitirán la navegación por instrumentos a los transbordadores, los cuales

ayudarán a que el despegue y aterrizaje de las naves sea sin problemas.

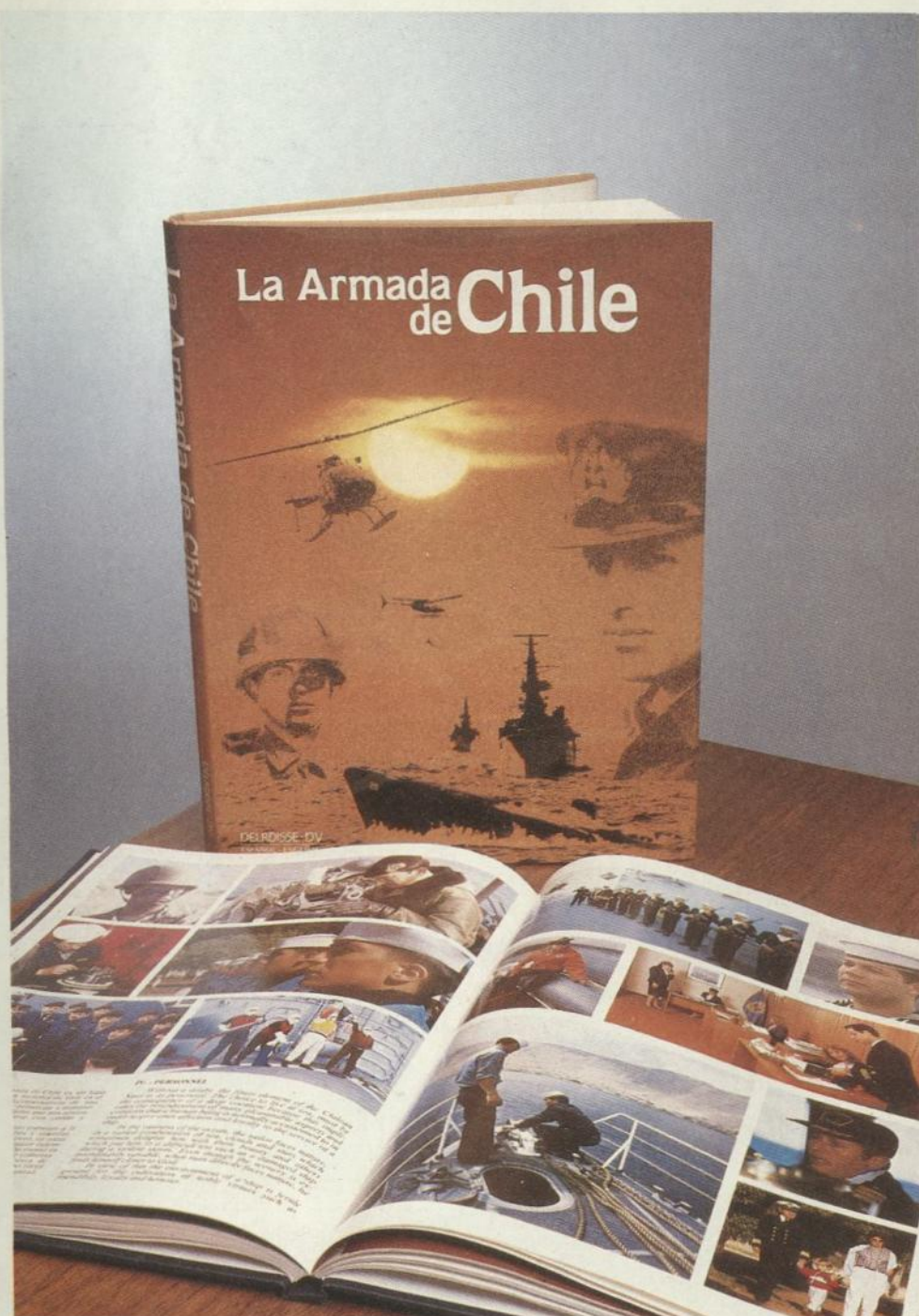
Entre las ventajas explicó que la prolongación de la pista, permitirá mayor seguridad de vuelo de aviones chilenos y extranjeros, debido a las ayudas de navegación y aproximación, como también mejorará el nivel de carga de estos aparatos.

Asimismo la operación de los Jumbos, los 747 o los DC-10, dará la posibilidad de unir Isla de Pascua con Fiji, Papeete, Hawaii, Los Angeles y otras grandes ciudades con importantes proyecciones turísticas.

Al respecto, la Armada de Chile, a través de su Comandante en Jefe, Almirante José T. Merino Castro, manifestó que apoya "de todas maneras" el proyecto de la NASA para ampliar el aeropuerto Mataverí. Señaló también que para que un aeropuerto sea internacional, debe tener ciertas seguridades, y una de ellas es que si la salida de la pista es sobre el mar, haya embarcaciones capaces de prestar ayuda en caso de un accidente. Por lo tanto, es necesario construir un puerto, cuyo costo es del orden de entre 25 y 30 millones de dólares, que nuestro país no los tiene. En caso de que alguien los ofrezca, la Institución aceptaría tal proposición.



LA ARMADA DE CHILE



Está a la venta una magnífica obra sobre nuestra Institución.

Tamaño 31 x 23 cm., 144 páginas, 150 fotografías a todo color, textos en español y en inglés.

Su precio es de \$ 3.500 con facilidades de pago.

Para mayor información, comunicarse con el Departamento de Relaciones Públicas de la Armada en Santiago.

