

VIGÍA

REVISTA



Submarino "O'Higgins": 20 años de viaje en las profundidades

- Almirante Cabrera: "Hay algo que nunca se nos puede olvidar a los marinos, lo que nunca cambia, es el compromiso y deber para con Chile"
- Marineros se especializan en tecnologías de defensa de clase mundial

FOTOGRAFÍAS DESTACADAS

Envíenos sus fotografías a vigia@direcom.cl



CONTENIDOS

REVISTA VIGÍA Nº 452 SEPTIEMBRE DE 2025

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



14. ACTUALIDAD

20 años submarino "O'Higgins"



40. DEPORTE

El evento ícono de la vela nacional

- 4 ENTREVISTA AL ALMIRANTE CABRERA
- 10 AVANCES DE LA INDUSTRIA NAVAL
- 14 20 AÑOS SUBMARINO "O'HIGGINS"
- 20 CARTAS DE INUNDACIÓN DEL SHOA
- 24 PERSONAL NAVAL SE CAPACITA EN EL EXTRANJERO
- 28 FOMENTO DE LA ECONOMÍA CIRCULAR
- 31 LIDERAZGO NIVEL 1
- 34 ESMERALDA SUMERGIDA
- 40 50 AÑOS REGATA OFF VALPARAÍSO
- 44 PLAN DE SOSTENIMIENTO DEL PARQUE HABITACIONAL
- 46 NUEVA PRESIDENTA FUNDACIÓN "BLANCA ESTELA"
- 48 VIDA DE ESCUELA
- 49 CONDESTABLE MAYOR
- 50 REFLEXIONES ESPIRITUALES
- 51 EFEMÉRIDES

Fotografía portada: S1° (C.Ft.) Job Suárez (COMOPER)

Revista "VIGÍA": Director de Comunicaciones de la Armada: CN René Valenzuela Azócar; **Director de Revista "VIGÍA":** CN Juan Pablo Willumsen de la Fuente; **Editores Navales:** T1° LT Marcela Legovini Saif y T1° Tomás Moraga Morán; **Editora General Direcom:** Laura Reyes Canales; **Editora Periodística:** EaC Daniela Rosa Sartori; **Diseño y Diagramación:** C1° Sup. (Ats.Grf.) Juan Sebastián Celedón Fuentes y C2° Med. (Ats.Grf.) Alfredo Bermúdez Gutiérrez. **Editor Fotográfico:** S1°(C.Ft.) Sergio Castillo Fuentes; **Fotógrafos:** S1°(C.Ft.) Ricardo Espinosa; S1°(C.Ft.) José Luis Cancino; S1°(C.Ft.) Erwin Gutiérrez; C2° Med. (Com.Adv.) Kristin Martínez; C2° Med. (Com.Adv.) Dunkan Yévenes; M1° Bas. (Com.Adv.) Scarlet Días; M1° Bas. (Com.Adv.) Alfred Cossio; PAC Wido Riquelme **Periodistas Direcom:** Verónica Torres, Tomás Borrowman e Isidora Vergara; **Distribución:** C2° (Ab.) Jonathan Jeria y C2° (C.M.Aut.) Luis Bustos; **Colaboradores:** CA Andrés Rodrigo, Peter Monsalve (MMN); CA IM Flavio Montagna (CENLID); T1° Víctor Contreras, T1° Yéssica Álvarez (FUERSUB); SO (C.Ft.) Rolando Véjar (CJA); Leslie Barrios (DGTm); Carolina Lavín (DIREBIEN); M1°(Com.Adv.) Williams Cofré (ESNAVAL); Elisa Pérez (ESNAVAL); S1° (C.Ft.) Job Suárez (COMOPER).

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

LA DIRECCIÓN DE REVISTA VIGÍA SE RESERVA EL DERECHO A ACEPTAR, RECHAZAR O MODIFICAR LAS COLABORACIONES.

Gestión 2025/2029

“Hay algo que nunca se nos puede olvidar a los marinos, lo que nunca cambia, es el compromiso y deber para con Chile”

En su primera entrevista con Revista Vigía, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Fernando Cabrera Salazar, aborda los principales desafíos que enfrenta la institución, desde la necesaria actualización tecnológica, la eficiencia en la optimización del presupuesto, hasta la amenaza que significa la corrupción. El Almirante define para su mando cinco ejes de gestión denominado C4I: Capital Humano, Coherencia en uso de recursos, Conciencia Marítima, Cooperación e Innovación.

A poco más de dos meses de haber recibido el mando de la Armada de Chile, el Almirante Fernando Cabrera Salazar (Talcahuano 1968), conversa con Revista Vigía en la Comandancia en Jefe de la Armada, en el centenario edificio frente al monumento a la Marina nacional, sin duda un marco que refleja además la permanente conexión del Almirante con los valores esenciales de la Armada que -para él- se funden en un gran y potente concepto: “Servir fielmente a mi Patria”.

Inmediatamente el Almirante Cabrera, como buen artillero, abre los fuegos con una suerte de arenga a todas las tripulaciones y dice: “No olvidemos que nosotros somos hombres y mujeres miembros de una institución permanente del Estado, que comprometimos nuestro esfuerzo y nuestras vidas para servir a Chile. En el servicio está la recompensa a nuestros esfuerzos y en el servicio está el deber en que comprometimos nuestras voluntades. Hay algo que nunca se nos puede olvidar a los marinos, lo que nunca cambia es el compromiso y deber para con Chile”.

Pasión, deber y entrega

El Almirante Cabrera, un apasionado de la Marina y de Chile -tal como él lo comenta- y lo transmite en esta entrevista, es categórico en sostener que el pilar de la Institución y de Chile en general son las personas, los que les dan vida a las instituciones y que en definitiva dan soporte al país y que en el caso de Armada y en su gestión en particular son uno de los ejes principales y que él ha definido como “Capital Humano”.

“Hay algo que me gustaría decirle personalmente a cada uno de nuestros marinos: somos gente valiosa. Los marinos, hombres y mujeres de Chile, somos valiosos para el país y yo de verdad lo he sentido, y estoy convencido de que nos quieren, pero no nos conocen”, reflexiona el Almirante.

Pero, inmediatamente, hace análisis que estremece por la profundidad abordando sin adornos ciertas coyunturas que se





han dado recientemente, en que lamentablemente funcionarios de las FF.AA. se han visto involucrados en hechos reñidos con justamente la esencia de quien ha elegido la vida militar.

“Nuestros conciudadanos confían en sus marinos y militares porque les dan seguridad y tranquilidad. Pero cuando ocurren hechos delictuales les da rabia, indignación y decepción cuando ven que las ramas de las FF.AA. o la Marina en particular no hace bien su pega, no cumple con su deber o se ve mancillada o involucrada en hechos repudiables, y esa rabia ciudadana es totalmente comprensible. Pero por sobre todo les asusta y es para tener miedo: si la Marina no cumple sus deberes y además es vulnerable y vulnerada no hay nada más que hacer y eso es lo que tenemos que mantener a resguardo, la integridad de nuestros marinos, que no sean corruptibles, que a pesar de las tentaciones sean firmes y recuerden en momentos de debilidad el juramento en que decidimos servir fielmente a Chile y entregar nuestra vida si fuese necesario”, sostiene el Almirante. Afortunadamente podemos sentirnos orgullosos de nuestro actuar, pero alertas para no errar el rumbo.

Conducción y significado del C4I

El Comandante en Jefe de la Armada ha definido en el acrónimo C4I su mando: Capital Humano, Coherencia, Conciencia Marítima, Cooperación e Innovación.

El Almirante tiene claro que el país vive tiempos de estrechez económica, de una altísima sensación de inseguridad y pérdida de la esencia de la chilenidad y estas realidades son abordadas en estos ejes que incluyen por ejemplo el

reforzamiento y la recuperación de las capacidades técnicas que se traducen en marinos especialistas en reparaciones y recuperación de material que en tiempos de bonanza, por recuperar rápidamente la operatividad, eran desechados o enviados a reparación al extranjero, “hoy debemos tener la capacidad de recuperar y reparar en nuestras instalaciones y buques y ello nos ayuda a fortalecer el trabajo en equipo y mejorar nuestra cohesión institucional”, explica.

Dicho lo anterior, ¿cómo entiende y proyecta su rol al mando de la Institución?

A diferencia de un cargo de elección popular o de otro tipo, ser Comandante en Jefe tiene que ver con cumplir un rol muy definido que está mandatado por ley en la Constitución. Uno como Comandante en Jefe no viene a cambiar cosas sustanciales, ni el devenir, ni el quehacer de la institución. La Armada tiene una misión permanente y hay que entenderlo de esa manera.

Dentro de esa tarea permanente, la institución tiene flujos y períodos que están establecidos en lo que nosotros llamamos planificación y es a través del llamado plan “Océano” que define el rumbo de la institución a largo plazo, que en nuestra Armada está definido en 12 años, con objetivos permanentes en un entorno cambiante. Dentro de esos 12 años, se intercalan tres planes subsidiarios que coinciden con el mando de tres comandantes en jefe. Estos planes de cuatro años que conduce cada Almirante son justamente para poder ajustarse a la realidad, a la contingencia de cada período y adecuarlos para dar énfasis en su diario vivir, siempre con una tarea permanente dado por el marco general del plan maestro definido en Océano.



Considerando ese marco de planificación a largo plazo, ¿qué factores o preocupaciones específicas dieron origen a los objetivos que ha planteado para su gestión?

Yo he sido parte del Alto Mando desde 2019 e hice más las cuatro “P” que estableció mi antecesor. Sin embargo, en ese período de planificación no había cómo proyectar que iba a venir una pandemia y una serie de hechos concatenados a esa situación mundial.

Sin duda que factores como la inmigración, la situación económica, la internación de nuevas formas de violencia delictual que gatillan la percepción de inseguridad, son parte de nuestras preocupaciones como institución permanente del Estado.

Todas esas cosas que han ocurrido me hicieron reflexionar sobre un eventual cambio o adaptación para cubrir esas brechas. Identifiqué ciertas preocupaciones, que son las más importantes para mí, pero no excluyentes de otras.

El tema ajuste presupuestario sin duda es un problema del cual hay que hacer frente. El país ha tenido una reorientación en su crecimiento y eso impacta a todos, incluida la defensa, área en la que pese a los ajustes de ingresos debemos mantener los activos y la motivación del personal, las expectativas de crecimiento y, lo más importante, el servicio que la institución le puede dar a la ciudadanía.

Hay una cada vez más real necesidad de ponerse al día en lo tecnológico. Tenemos que desarrollar instancias para avanzar en tecnología dentro de nuestros procesos y capacidades. Esto conlleva un análisis de los procesos educativos y formativos para introducir esas nuevas tecnologías, hacer el trabajo más eficiente y transparente.

Otra preocupación son los efectos negativos de la corrupción a nivel nacional e internacional. Creo que en la Marina este riesgo puede presentarse dada nuestra permanente conexión con focos de posible tensión, como puertos, aduanas y tráfico, donde el buen actuar se puede entremezclar con intereses mezquinos del crimen organizado. Por ahora vamos muy bien, tomando medidas y con personal comprometido.

Sin duda que en este contexto es clave como captamos a nuestros jóvenes para que se interesen en ser parte de la institución. La captación de personas con vocación de servicio en un ámbito militar exigente como la Marina, es un desafío hoy en día. Y junto con eso, es un desafío retener a ese personal de calidad en la institución.

Usted ha definido un marco de trabajo que ha denominado C4I. ¿Podría explicarnos en qué consiste?

A raíz de estas inquietudes, establecí unos ejes de gestión que no son la respuesta en sí, sino las orientaciones para buscar respuestas. Para hacerlo más fácil, establecí el acrónimo C4I, un poco a la usanza de lo que hablamos los marinos sobre mando y control. Se compone de cuatro “C” y una “I”.

Comencemos por la primera C, “Capital Humano”. ¿Por qué es la prioridad y qué acciones concretas implica este eje?

La primera “C”, en plena concordancia con la primera “P” del mando anterior, corresponde al Capital Humano en toda su expresión. Siempre será el personal el mayor activo de la Institución, aquel que encarna la esencia de la Armada de Chile y da vida a su misión. Por ello, el foco estará siempre puesto en las personas.

Este eje establece las orientaciones necesarias para identificar los rumbos y definir los planes que permitan potenciar, desarrollar y resguardar a quienes integran nuestras filas, asegurando así la continuidad y proyección de la Armada en el tiempo.

Primero, busca un reconocimiento decidido de la importancia de las personas en el quehacer diario de la Marina. Segundo, debemos actualizar las mallas curriculares y formativas para adaptarnos a los cambios culturales que se han producido en nuestra sociedad, como una inmigración importante, y al rápido avance de la tecnología en todas sus formas. Mejorar los mecanismos de reconocimiento y promoción, fomentando el desarrollo profesional de cada marino.

Tercero, tenemos que revisar las medidas para mejorar la fidelización de la gente con la institución y, al mismo tiempo, para evitar caer en flagelos como la corrupción. Hay que fomentar el compromiso y la cohesión, pero también crear las instancias de control que eviten que nuestra gente yerre el camino y también asegurar las compensaciones y los servicios de apoyo y bienestar.

Finalmente, en el ámbito del capital humano, debemos buscar los mecanismos para fortalecer e incrementar los liderazgos en los diferentes niveles. Buscamos líderes comprometidos, automotivados, con positivismo y que sean exigentes, porque de eso se trata nuestra profesión. Tenemos que ser un grupo de élite al servicio de Chile y, por tanto, resilientes.

El segundo eje es la “Coherencia en el uso de los recursos”. En un contexto de probable ajuste económico, ¿qué significa esto en la práctica?

Este eje parte del reconocimiento de que, en el escenario actual, es probable enfrentar un contexto de ajuste económico. En la tradición naval, decimos “trinca para la mar”: cuando se avecina un temporal, los marinos nos preparamos para afrontarlo. Del mismo modo, debemos asumir que las tareas continúan vigentes, aunque en un entorno más exigente.

La coherencia significa en primer término, administrar con sentido de realidad, preguntarnos cómo cumplir la misión de manera eficaz, ajustando los planes y esfuerzos a los recursos disponibles. No se trata de hacer “más con menos”, sino de hacer lo que corresponde hacer, priorizando lo esencial y asegurando que cada decisión esté alineada con los objetivos estratégicos de la Armada y del país.

Segundo, es tiempo de volver a tener la capacidad para reparar a bordo, para elevar el nivel de mantenimiento. Tenemos gente fantástica especializada en áreas técnicas y en el cuidado de los activos institucionales. Durante un tiempo, quizás por tener más recursos y disminuir los tiempos de inoperatividad, enviábamos muchos trabajos a empresas externas, cuando en realidad tenemos la capacidad interna para hacerlo, aunque esto al inicio implique un mayor período de tiempo. Rescatar esto no significa retroceder, sino valorizar el capital humano que tengo. Al final, quiero que la gente tenga en mente que, lo importante es que las capacidades que tengamos, aunque sean simples, estén disponibles, que sepamos usarlas y que sean reales.

Pasando a la tercera C, “Conciencia Marítima”, ¿qué rol debe jugar la Armada para fortalecer la conexión del país con el mar?

Asumo que la conciencia marítima nacional no es una tarea exclusiva de la institución. Existe una política oceánica firmada por cinco ministros que reconoce a Chile como un país esencialmente marítimo. Sin embargo, creo que nosotros como institución tenemos que jugar un rol más importante y activo. Es nuestro deber incluir, en cada tarea que realizamos, la reflexión sobre la importancia que tiene el mar para los ciudadanos chilenos.

La gente en general no tiene conciencia de lo importante que es el océano y la actividad marítima en el quehacer del país. Al agricultor del Valle de Colchagua le debe importar lo que ocurre en San Antonio, porque todo lo que produce sale por ahí. A todos los chilenos les debería importar lo que pasa en Quintero, porque de ahí viene el sustento de combustible. Todo en este país tiene una repercusión directa con aquello que ocurre en su océano, en sus puertos y su litoral.

Estoy convencido de que un país con conciencia marítima, en forma natural, debe tener una Marina acorde a ello. Así, los problemas de recursos serían menos difíciles de acometer si todos entendemos el mar de Chile afecta nuestras vidas.



La cuarta C es la “Cooperación Extrainstitucional”. ¿Cuán crucial es hoy la colaboración con otras agencias del Estado?

Es crucial e ineludible. Ninguna institución, por sí sola, es capaz de enfrentar los desafíos que enfrenta un país. Tal como en el ámbito de la defensa se requiere la acción conjunta de las Fuerzas Armadas, en materia de seguridad, control del crimen organizado, migración irregular y fortalecimiento de la probidad, la colaboración con las demás agencias del Estado se convierte en una necesidad estratégica, más que en un deseo.

La Marina, actuando de manera aislada, no puede resolver por sí misma estas problemáticas. Solo mediante un trabajo coordinado con los distintos ministerios, servicios públicos y organismos fiscalizadores, se logra generar respuestas integrales, sostenibles y efectivas, que refuercen la seguridad, la confianza pública y el cumplimiento de la misión institucional.

A través de la Autoridad Marítima, tenemos que trabajar, y lo hemos hecho, con la Policía de Investigaciones, Carabineros, Aduanas, la Fiscalía y la Unidad de Análisis Financiero, entre otros. Al final, pasa por generosidad y convicción, porque no importa qué uniforme usemos, todos tenemos en común nuestro deber de servir a Chile. Hay que crear las instancias de colaboración y trabajo mancomunado. La Armada tiene que ser un motivador en esto, y así lo hemos demostrado. Hay que poner siempre por delante ese trabajo antes que los beneficios

particulares de cada institución. Como digo yo, en la foto cabemos todos, y es bueno que la gente sepa que todas sus agencias están trabajando juntas.

Finalmente, está la “I” de “Innovación”. ¿Cuál es su rol como motor de su gestión?

La innovación, sobre todo la tecnológica, es el motor de todo lo anteriormente dicho. Es absolutamente necesario enfocar recursos aquí porque tenemos que ponernos al día en muchas cosas, no solo para repensar la Marina del mañana. Hay ejércitos en el mundo que ya han redefinido sus porcentajes de inclusión de tecnología, mezclando capital humano con sistemas robotizados y autónomos. Incorporar tecnologías simples, de fácil adquisición, incluso desechables: es importante hacerlo ahora. Los jóvenes hoy día se manejan en medios que para los más antiguos eran distantes.

El uso del ciberespacio como herramienta defensiva u ofensiva, o la inteligencia artificial para modelar escenarios, son desafíos en los que debemos invertir. Esto requiere una apertura de mente, flexibilidad y motivación. Más del 50% de la institución está constituida por jóvenes cuyo mundo está en esta área. Por lo tanto, la innovación no solo es esencial para el desarrollo de capacidades, sino que también es un foco de motivación, desarrollo y optimización de recursos, conectándose con los otros ejes de gestión.



La realidad de las Zonas Navales

El Almirante Cabrera inmediatamente recibido de su mando, comenzó las revistas a las Zonas Navales, para conversar con sus dotaciones y revisar el quehacer de cada zona que tiene sus particularidades tanto en el ámbito militar como civil, porque no es lo mismo la Quinta Zona Naval de Puerto Montt que la Tercera en Punta Arenas y que se extiende hasta la Antártica.

¿Qué ha podido percibir en sus conversaciones con el personal a lo largo de Chile?

La realidad de la gente en las diferentes regiones de Chile es distinta desde el punto de vista personal. Sin duda, en regiones como Aysén o Magallanes nuestros marinos y sus familias pueden servir con mayor tranquilidad porque tienen satisfechas necesidades que en otras partes son más difíciles de obtener. Lo que es común en todas las zonas es la voluntad de servir.

He visto con gran satisfacción que, cuando le resalto a nuestra gente la importancia de lo que hacen por el país y lo valiosos que somos como grupo humano, es como una renovación de votos. Es como decir: “se me había olvidado lo que hacemos todos los días por aportar”.

También me doy cuenta de que tenemos que hacer un esfuerzo, dentro del eje de capital humano, para ver cómo cubrimos las condiciones necesarias para que nuestro personal pueda trabajar tranquilo, sabiendo que su familia está segura. Eso es súper importante.

¿Cuál es el mensaje central que le gustaría que quedara en la mente de cada integrante de la Institución?

El mensaje es exactamente igual y transversal a todas las generaciones. Yo lo que quiero es que los marinos de Chile, los miembros de la institución recuerden aquello que todos dijimos un día, orgullosos: “servir fielmente a mi patria”. Que no se olviden que somos hombres y mujeres de una institución permanente del Estado que comprometimos nuestro esfuerzo y nuestras vidas a servir a Chile. En el servicio está el deber y la recompensa.

Ese deber se dificultó en el tiempo, porque a nuestras vidas se sumaron familias, hijos y otras responsabilidades. Pero hay algo que nunca cambió: el compromiso y el deber para con Chile. Claro que es más difícil, pero eso no ha cambiado y requiere mayor esfuerzo. Y cuando el ser humano flaquea, quiero que los marinos miren a su alrededor y se acuerden de que no están solos. Somos parte de una dotación y nuestros problemas se aminoran o encuentran luz en aquellos con quienes compartimos lo mismo.

Me encantaría decirles a la cara a todos que son gente valiosa. Los marinos de Chile somos gente valiosa para el país, para los ciudadanos. La gente está ávida de certeza y tranquilidad, y miran a un marino y buscan eso. Por eso la decepción y la rabia cuando alguien de la institución eventualmente no cumple su deber. Porque somos la última frontera. Eso es lo que la gente espera de nosotros, y eso es lo que les prometimos.



Plan Nacional Continuo de Construcción Naval (PNCCN)

Escotillón IV y los avances de la industria naval

El eje central de esta estrategia es asegurar una renovación constante de la flota naval chilena, garantizando su operatividad y modernización a largo plazo. El primer buque multipropósito ya lleva un 90% construido y se espera sea lanzado al mar en enero de 2026, mientras que la segunda unidad comenzó su construcción con el corte de su primera plancha.





El Diario Oficial publicó, el pasado 28 de julio, el Decreto N° 1 del Ministerio de Defensa Nacional, que formaliza la Política Nacional de Construcción Naval 2025-2040. Esto convierte en una realidad el documento firmado en enero por el Presidente Gabriel Boric en las dependencias de Asmar Talcahuano. En ese mismo lugar, el 1 de agosto se vivió otro hito en esta nueva etapa que comienza para Chile en la industria naval: el corte de la primera plancha del segundo buque multipropósito del proyecto “Escotillón IV”, consolidando al país como un actor relevante de la industria, promoviendo el desarrollo de una Armada moderna, una economía marítima competitiva y con un enfoque en la innovación, la sostenibilidad y la colaboración intersectorial.

Esta política busca potenciar la economía nacional mediante la generación de empleo, la promoción de la innovación y el fortalecimiento de la competitividad en el mercado internacional, con un enfoque de largo plazo y una visión que trasciende a los gobiernos.

Durante el corte de la primera plancha de la segunda unidad, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Fernando Cabrera, hizo hincapié en lo que significaba el hito: “estamos cumpliendo un sueño: construir los medios que necesita la Armada de Chile para servir a la comunidad y al país. Los buques son nuestro principal medio. Este es un deseo que avanza como lo hacen los buques, con hélice, que tienen tres palas: el Estado, la academia y los privados. Juntos, convertimos en realidad este anhelo en términos de tecnología, industria y capacitación, y así podemos satisfacer las necesidades que tenemos como Marina para poder servir”.

La Ministra de Defensa, Adriana Delpiano, destacó que “lo que ha comenzado no es solo la construcción de un buque, es la política naval de Chile, que es un aspecto más ambicioso, más grande, que se constituyó como política de Estado, que busca integrar todas las capacidades propias que están en ASMAR y también todas las capacidades privadas, que en el sur de Chile son muchas”. Agregó que “esto forma parte de una política que da trabajo, que produce desarrollo, que nos da grados importantes de autonomía. La tarea es poder construir nuestra propia flota a partir de recursos propios”.

Buques Multipropósito

El proyecto “Escotillón IV” considera la construcción de cuatro unidades multipropósito, las que están divididas en tres fases. La primera considera la construcción de los dos primeros buques, que llevan los nombres de Plataforma 115 y 116, números que representan las embarcaciones construidas por ASMAR. Las fases 2 y 3 consideran la construcción de las otras dos unidades del proyecto. Con el corte de plancha realizado el 1 de agosto comenzó de manera oficial la construcción del segundo buque.

El jefe de proyecto de la segunda unidad, Capitán de Corbeta Luis Ovalle, detalló que “estos buques tendrán como roles principales el transporte militar y de tropas, y como secundario el apoyo humanitario. Cuando trabajamos en el diseño se propusieron diversas configuraciones sobre la cubierta, considerando las operaciones que se querían realizar, por lo que tiene la capacidad de transportar 22 contenedores, más varios vehículos”.

Actualmente, la unidad se encuentra sobre la grada de lanzamiento, “en una posición de inclinación para que el día que se lance al mar pueda llegar de forma segura al agua, lo que está considerado que ocurra en enero de 2026. Posterior a eso, viene todo el trabajo de alistamiento y outfitting en el agua, para que se esté entregando a la Armada en diciembre de 2027”, contó el Capitán Ovalle.



ASENAV construye las LCM

Cada buque multipropósito cuenta con un dique inundable, donde irá un tipo de lancha denominada LCM, las cuales se entregarán a la Armada junto con el primer buque a finales de 2027. Fue en octubre de 2024 que ASMAR firmó con ASENAV (Astilleros y Servicios Navales) el contrato para la construcción de las embarcaciones de los primeros buques multipropósito. En la oportunidad, el Gerente General de ASENAV, Heinz Pearce, destacó que “este contrato demuestra que en Chile somos capaces de abordar cualquier desafío en materia de construcción naval. Además, esta alianza público-privada tiene un positivo efecto multiplicador en la economía nacional, en el impulso a la industrialización del país y de sus regiones, fomentando el desarrollo de la ingeniería chilena”.

La alianza entre ASMAR y ASENAV consolida el rol de dos de los principales astilleros de la industria naval en Chile, destacando su capacidad para diseñar y construir naves de calidad superior, forjando un futuro prometedor para la construcción naval en el país. En abril de 2025 se realizó la puesta de quilla de la primera barcaza (LCM), las que siguen un estricto control de pesos para garantizar la compatibilidad con los buques multipropósito. Estas unidades serían entregadas a finales de febrero y en mayo de 2026, realizando sus primeras pruebas en el agua en Valdivia para luego trasladarlas hasta Talcahuano, donde continuarán su proceso.

Este proyecto con ASENAV no es el primer acercamiento de la Armada de Chile con la Región de Los Ríos. La Institución ha fortalecido vínculos con la Universidad Austral de Chile (UACH) en la formación de especialistas: uno de los desafíos clave del Plan Nacional Continuo de Construcción Naval en el que la UACH podrá aportar es potenciar la investigación en ingeniería naval.

El avance en la planificación para fortalecer la participación de los astilleros nacionales abre una puerta a la generación de empleos, potencia la inversión en I+D a nivel nacional y también activa el sector económico, sobre todo las industrias asociadas al área de proveedores del sector marítimo.

Defensa, innovación y sostenibilidad

Fomentar la creación de empleo calificado y la formación técnica que permitirá generar oportunidades laborales y fortalecer el capital humano es una de las tantas aristas que tiene la PNCCN. La innovación, la investigación y el desarrollo (I+D+i) tienen foco en tecnologías avanzadas que posicionen a Chile como un referente en la construcción naval. Además, se promueve la sostenibilidad ambiental y la eficiencia energética, alineándose con los compromisos internacionales en materia de cambio climático.

La política busca incentivar la exportación de buques y servicios navales, así como reducir costos para aumentar la competitividad del sector en los mercados globales. Se estructura en cinco ejes estratégicos; el primero es la ejecución del PNCCN, liderado por Astilleros y Maestranzas de la Armada (ASMAR), en colaboración con astilleros privados y universidades, lo que asegura una integración efectiva de capacidades nacionales.

El segundo eje apunta al fortalecimiento de la industria naval mediante inversiones, formación de capital humano y un marco regulatorio claro y eficiente. También se fomenta la creación de alianzas estratégicas internacionales para incorporar mejores prácticas y tecnologías de vanguardia.

La diversificación de la producción y la exportación de bienes y servicios navales son otro componente clave, buscando ampliar el alcance de la industria chilena en el mercado global. También está considerada la promoción de una cultura marítima, que busca generar conciencia en la sociedad sobre la importancia del mar para el desarrollo del país.



Consejo Asesor Estratégico

Cuando se realizó el corte de plancha del segundo buque multipropósito se presentó a quienes serán parte del Comité de Construcción Naval, aprobado por el consejo de Corfo, que busca impulsar el desarrollo tecnológico y los encadenamientos productivos necesarios para la implementación y ejecución de la Política Nacional de Construcción Naval.

El nuevo Comité estará conformado por un Consejo Directivo enfocado en la identificación y promoción de políticas públicas, programas e iniciativas de fomento de la industria, además de la coordinación público-pública. Lo integran representantes de los Ministerios de Defensa y Economía, la Armada, Corfo, y una persona independiente designada por la Ministra de Defensa en acuerdo con el Ministro de Economía. Además, contará con un Consejo Asesor Estratégico de carácter consultivo, que tendrá como responsabilidad asesorar técnicamente al Consejo Directivo y al director ejecutivo en el desarrollo de las tareas del comité.

Esta instancia integrará representantes del sector productivo (Asmar, Armasur, Asimet, Sonapesca, Asociación Nacional de Armadores y astilleros privados), además de Sindicatos Unidos Asmar y la academia. Busca impulsar plataformas colaborativas público-privadas, donde empresas privadas, instituciones de investigación y desarrollo y el Estado colaboren en la materialización de proyectos estratégicos en la industria naval; la difusión y el posicionamiento de la industria de construcción naval en el marco de la Política Nacional y la coordinación con los gobiernos regionales.

En este marco la Armada, a través del Centro de Innovación Tecnológica de la Armada (CITA), ya abrió una licitación pública para la elaboración de una Hoja de Ruta de la Política, la que debe ser validada en un plazo de seis meses. Contempla identificar desafíos, oportunidades y brechas de conocimiento, tecnológicas, de capital humano y productivas, entre otras; factores o condiciones habilitantes; iniciativas a corto, mediano y largo plazo, definiendo actores y acciones clave; e interrelaciones y sinergias con diversas

tecnologías o sectores productivos que puedan contribuir a impulsar el desempeño competitivo del sector.

“Esta hoja de ruta pretende generar el insumo inicial para el comienzo de la labor del Comité CORFO de Construcción Naval en la implementación de la Política Nacional de Construcción Naval. Involucrará la participación de diversos actores, y abordará desafíos, oportunidades y brechas país, en áreas como conocimiento, tecnología, capital humano y producción. Identificará factores habilitantes y propondrá iniciativas a corto, mediano y largo plazo”, señaló el Director del Centro de Innovación Tecnológica de la Armada (CITA), Capitán de Navío Francisco Mackay.

Proyección de desarrollo a largo plazo

El 23 de julio ASMAR inauguró un Centro de Manufactura Avanzada en Valparaíso, instalación que otorgará mayor autonomía estratégica y operativa a la Armada. Estas iniciativas, sumadas a la visión de largo plazo del PNCCN, posicionan a Chile como un país destacado y relevante en la industria naval regional y global.

La Política Nacional de Construcción Naval 2025-2040 busca modernizar la flota de la Armada y también dinamizar la economía chilena. Al fomentar la participación de astilleros privados y la colaboración con universidades, se espera un ecosistema productivo que impulse el empleo, la innovación y las exportaciones.

La diversificación de la producción naval, que incluye buques científicos y ecoeficientes, abre nuevas oportunidades para posicionar a Chile en mercados internacionales, especialmente en un escenario donde la sostenibilidad y la tecnología son cada vez más valoradas. La aprobación de esta política llega en un momento clave para Chile, un país con más de 142.173 kilómetros de mar territorial y una posición estratégica en el Pacífico Sur.



*Primer Corte de Plancha
2° Buque
Multipropósito
del proyecto
“Escotillón IV”*



SS 23 "O'Higgins"

20 años de viaje en las profundidades

Han pasado dos décadas desde que el submarino SS 23 "O'Higgins" se unió a la Armada de Chile, marcando un hito en la defensa marítima del país. Durante estos 20 años de servicio, ha navegado más de 125.000 millas náuticas, participando en innumerables ejercicios y misiones que han fortalecido las capacidades de la fuerza naval.



En diciembre de 1997, la Armada de Chile firmó el contrato para la construcción de dos nuevos submarinos convencionales, que incorporarían tecnología de punta y representarían el estado del arte en su tipo. La construcción del primer casco comenzó en 1998 en los astilleros de Cherburgo, en la región de Normandía, Francia. El primero de estos, el SS-23 "O'Higgins", fue botado al agua el 23 de octubre de 2003. La dotación de pruebas se trasladó a Francia para recibir el entrenamiento necesario y llevar a cabo las pruebas en la mar, proceso que se extendió por cerca de dos años.

Tras las últimas pruebas y ejercicios en la mar, el 17 de octubre el submarino emprendió finalmente su ansiado regreso a casa. Serían 56 días de travesía, con dos escalas planificadas: una en Cartagena y otra en Valparaíso.



La mística

La incorporación de una nueva unidad naval no se limita a su construcción, pruebas, entrenamiento o al izamiento del pabellón nacional. También requiere forjar su identidad, construir su mística y consolidar su espíritu. En este contexto, los primeros oficiales alumnos del submarino —el Teniente 2° Juan Cristóbal Sepúlveda y el Teniente 2° Jonathan Gruen— ofrecieron, a modo de ofrenda, un asado de cordero en Las Canchas de Talcahuano. Fue en aquella jornada de camaradería que nació el himno del “O’ Higgins”, cuya música fue compuesta por el submarinista y pianista Vicealmirante Arturo Oxley Dueñas.

Entre otros elementos que conforman la mística del “O’ Higgins” destaca su bandera: los leones de Normandía sobre fondo rojo, un legado de su origen, que se mantiene izada en el asta de estribor del puente junto al gallardete de mando. También la celebración que se realiza cada año por parte de la dotación para reconocer el esfuerzo de las mujeres O’higinianas, compañeras de vida de este selecto grupo de marinos, cuyo apoyo hace posible el sacrificio de cada submarinista por la patria.

Y finalmente, está la estrella. Todo submarinista que ha sido parte de la dotación del “O’ Higgins” reconoce que hay algo que lo protege, y que, llegado el momento, lo guiará por el camino de la victoria. Ese algo ha sido llamado, simplemente, la estrella del “O’ Higgins”.

Primer refit

Para un submarino, un periodo de refit consiste en una fase de mantenimiento de alto nivel que se realiza al final de un ciclo operacional, y que considera la ejecución de trabajos especialmente complejos, como el reemplazo de su batería, la modernización de sistemas que presenten algún grado de obsolescencia y la inspección estructural del casco de presión. Además, este proceso permite incorporar nuevas tecnologías que mantienen al submarino actualizado frente a los escenarios que pudiera presentar la guerra moderna.

Una vez cumplido su primer ciclo operativo, después de casi nueve años recorriendo los mares nacionales desde Arica hasta el Cabo de Hornos, el día 23 de abril de 2014 el “O’ Higgins” inició su primer proceso de refit, el cual fue realizado en los astilleros de ASMAR en Talcahuano.

Durante este proceso —el primer refit efectuado a un submarino clase Scorpene en el mundo— se intervinieron sus sistemas y equipos a un nivel de desarme tal que el submarino llegó a convertirse prácticamente en un tubo. El nivel de complejidad del proceso al que fue sometido el “O’ Higgins” ejemplifica las capacidades técnicas y logísticas del astillero, que, junto al compromiso de la dotación y otras reparticiones de la Armada, permitieron llevar a cabo la tarea dentro de los plazos establecidos, asegurando la operación del submarino hasta el año 2025.





Submarinos futuros

El viernes 25 de julio del presente año, el submarino “O’Higgins” completó con éxito su segundo ciclo operacional, durante el cual cumplió un sinnúmero de tareas a lo largo de todo el territorio nacional.

Durante estos 20 años la unidad ha ejecutado una amplia gama de tareas a lo largo del territorio nacional, destacando en operaciones de vigilancia del tráfico mercante y flotas pesqueras, ejercicios internacionales, entre otras. Estas actividades se desarrollaron desde Arica hasta el Cabo de Hornos, incluyendo todos los territorios insulares, y reflejan con hechos concretos la polivalencia, capacidad disuasiva y tenacidad de las dotaciones de la Fuerza de Submarinos.

Asimismo, el “O’Higgins” ha cumplido un rol fundamental en la formación de submarinistas, sirviendo como submarino-escuela para decenas de nuevos especialistas. En fechas recientes, entregó a la Fuerza de Submarinos tres nuevos submarinistas:

el Teniente 2° Diego Neira, el Teniente 2° Nicolás Monrás y el Teniente 2° Joaquín Chiminelli. Respecto a su experiencia como alumno, el Teniente 2° Monrás destaca que, “cursar mi especialidad a bordo del SS 23 ‘O’Higgins’, ha sido una de las experiencias más significativas y desafiantes de mi vida personal y profesional. Este año, el ‘O’Higgins’ cumple 20 años de servicio, consolidándose como un pilar fundamental del poder naval submarino chileno y tener la dicha de formar parte de su dotación durante mi proceso de formación no solo me permitió conocer de primera fuente las avanzadas capacidades de esta unidad, sino que también forjarme bajo los más altos estándares de profesionalismo, exigencia técnica y trabajo en equipo”.

De acuerdo a su Comandante, el Capitán de Fragata Germán Otazo, “este año conmemoramos dos décadas desde que el primer submarino clase Scorpene del mundo, el ‘O’Higgins’, se incorporó al servicio activo de la Armada de Chile.

Son 20 años resguardando con firmeza la soberanía nacional, guiados por el profesionalismo y lealtad de todos quienes han sido y siguen siendo ‘O’Higinianos’. Como Comandante de esta unidad de combate, no puedo sino expresar el profundo orgullo que significa liderar a un grupo extraordinario de marinos, que, trabajando como un solo equipo, han sabido enfrentar con excelencia cada una de las tareas encomendadas, demostrando compromiso, preparación y un espíritu de cuerpo inquebrantable”.

Agrega que “este nuevo aniversario no solo marca un hito tecnológico y operativo, sino que también es un testimonio vivo del esfuerzo abnegado y silencioso de todos los submarinistas que han servido a bordo del ‘O’Higgins’. A ellos, a quienes día a día honran la tradición submarina de nuestra Armada, vaya mi más sincero reconocimiento y gratitud, porque navegar bajo el mar exige mucho más que pericia: exige convicción, compañerismo y amor profundo a la patria.”





Renovación de unidades

Al considerar en su conjunto la historia de servicio del submarino “O’Higgins” se proyecta un futuro auspicioso para la Fuerza de Submarinos, la que cuenta con cuatro submarinos; dos de clase Scorpene (“Carrera” y “O’Higgins”) y dos de clase 209 (“Simpson” y “Thomson”). Estos últimos de origen alemán, han servido durante 41 años a la patria. Si bien ambas unidades cuentan con moderna tecnología que les ha permitido potenciar su desempeño, el actual escenario de creciente expansión tecnológica; exigencia de operar en una multiplicidad de roles, y las características propias de sus sistemas, hacen necesario su reemplazo en un futuro cercano.

En ese contexto, nuevas generaciones de dotaciones deberán enfrentar desafíos comparables a los que superó la primera dotación del “O’Higgins” durante la construcción, proceso de pruebas en la mar y operación del primer submarino clase Scorpene del mundo.

Por esta razón, la Armada ha iniciado un proyecto para renovar los submarinos 209 y así mantener esta fuerza de cuatro unidades. Con esto, aseguran su capacidad de despliegue en cualquier punto del vasto territorio marítimo chileno y mantener la disuasión que ejercen, relevante para los desafíos futuros del país.

De acuerdo al Comandante en Jefe de la Fuerza de Submarinos, Contraalmirante Federico Saelzer, “la Armada de Chile dio inicio a las primeras fases del proyecto que permitirá renovar los submarinos 209 para seguir contando a futuro con una Fuerza de Submarinos de cuatro unidades, desplegadas a cualquier punto de nuestra vasta geografía marítima o donde el Estado de Chile los requiera. Esta renovación es clave para que la Armada mantenga una capacidad disuasiva relevante y un poder naval equilibrado frente a los desafíos futuros”.



*Submarino SS-23 “O’Higgins”:
20 años de servicio a la Patria*





Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada

Contribución a las comunidades costeras a través de las CITSU

Las Cartas de Inundación por Tsunami (CITSU) para la costa del territorio nacional son instrumentos que permiten determinar los niveles de inundación máximos esperados para las principales zonas urbanas y portuarias, respectivamente. El propósito es la prevención y mitigación del impacto de maremotos en la población y, además, contar con conocimientos técnicos para una mejor toma de decisiones.

El “Cinturón del Fuego del Pacífico”, también denominado “Anillo de Fuego”, es una extensa zona costera del Océano Pacífico que concentra la mayor actividad sísmica de todo el mundo. 40 mil kilómetros componen esta cadena que alberga el 75% de volcanes activos e inactivos, abarcando 26 países y que integran los estados de Asia, Centroamérica y Sudamérica y del continente Oceánico.

Nuestro país forma parte de este “Anillo”, de ahí la relevancia de estar preparados ante la posibilidad de un evento tsunamigénico, a través del trabajo colaborativo entre los organismos públicos, privados y la sociedad en su conjunto.

Adicionalmente, existe un equipo regional denominado Grupo de Trabajo de Alerta de Tsunamis del Pacífico Sudeste (GT-ATPS), compuesto por Chile, Colombia, Ecuador y Perú, orientado a fortalecer la cooperación y llevar a cabo los protocolos de comunicación entre los centros nacionales de alerta de cada país en donde la colaboración mutua es trascendental.

En este sentido, el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), desde el año 1997, diseña las Cartas de Inundación por Tsunami (CITSU) para la costa del territorio

nacional. Son instrumentos que permiten determinar los niveles de inundación máximos esperados, para las principales zonas urbanas y portuarias, respectivamente, sobre la base de modelos numéricos, cuyo propósito será prevenir y mitigar el impacto de estos tsunamis en la población para una mejor toma de decisiones, a través del apoyo de esta herramienta.

Las Cartas de Inundación por Tsunami son mapas que identifican las áreas que podrían verse afectadas por una inundación en caso de un tsunami provocado por un gran terremoto o deslizamientos como remociones en masa. Estas cartas se basan en información histórica y científica actualizada y representan la estimación del alcance y la profundidad máxima de la inundación ante un evento extremo probable.

Su confección implica un proceso riguroso, que comienza con la recopilación de antecedentes técnicos y datos en terreno. Después, se procesan datos batimétricos y topográficos, los que permiten conocer con precisión el relieve submarino y costero. A partir de esta información, se realiza una simulación numérica que modela el comportamiento del agua ante un escenario de tsunami. Finalmente, los resultados se integran en un mapa mediante edición cartográfica.

Cartas CITSU de Antofagasta e Iloca

La entrega presencial de las Cartas de Inundación por Tsunami (CITSU) a las autoridades locales y comunidades costeras representa una valiosa oportunidad para acercar el conocimiento técnico a la ciudadanía y fortalecer la preparación ante emergencias.

Estas actividades permitieron explicar directamente el proceso de elaboración de las cartas y su utilidad como herramienta clave en la planificación territorial y la gestión del riesgo de desastres. Ejemplo de ello fueron las recientes entregas realizadas durante el primer semestre del presente año. La primera de ellas, a mediados de marzo, en la localidad de Iloca, comuna de Licantén, donde el subdirector del SHOA, Capitán de Fragata Rodrigo Quezada, hizo entrega de la primera edición de la CITSU “Duao – Iloca” a las autoridades locales, representantes comunales, organizaciones sociales y educativas, teniendo una muy positiva recepción, particularmente por parte de del alcalde de Licantén, Claudio Reyes y representantes de la comuna.

Posteriormente, en abril, en una ceremonia llevada a cabo en la Municipalidad de Antofagasta, con la presencia de las autoridades locales, representantes de la comunidad como juntas de vecinos, escuelas, fundaciones, al igual que representantes portuarios y comerciales, el Servicio entregó un set de Cartas de Inundación que cubren una extensión de sur a norte, desde caleta Coloso hasta el balneario de Juan López.

En esta oportunidad la entrega fue hecha por el Director del SHOA, Capitán de Navío Carlos Zúñiga, quien señaló que “es de suma importancia que las personas que vivan en el borde costero de la comuna, tengan conocimiento de estas cartas y sepan qué hacer en el caso de algún tsunami”.

Del mismo modo, durante la actividad, el director de Gestión del Riesgo del municipio, Cristian Burgos valoró la instancia y la articulación entre distintos organismos, expresando: “Este hito marca un punto de inflexión en la planificación del riesgo, entregándonos una base técnica sólida para el diseño de planes de evacuación y el desarrollo de estrategias de educación y sensibilización dirigidas a la comunidad”.

En ambos casos, se destacó el interés de los asistentes por comprender los alcances de las CITSU, su importancia frente a eventos como los tsunamis y la necesidad de seguir promoviendo la educación preventiva y la colaboración entre instituciones y comunidades costeras.

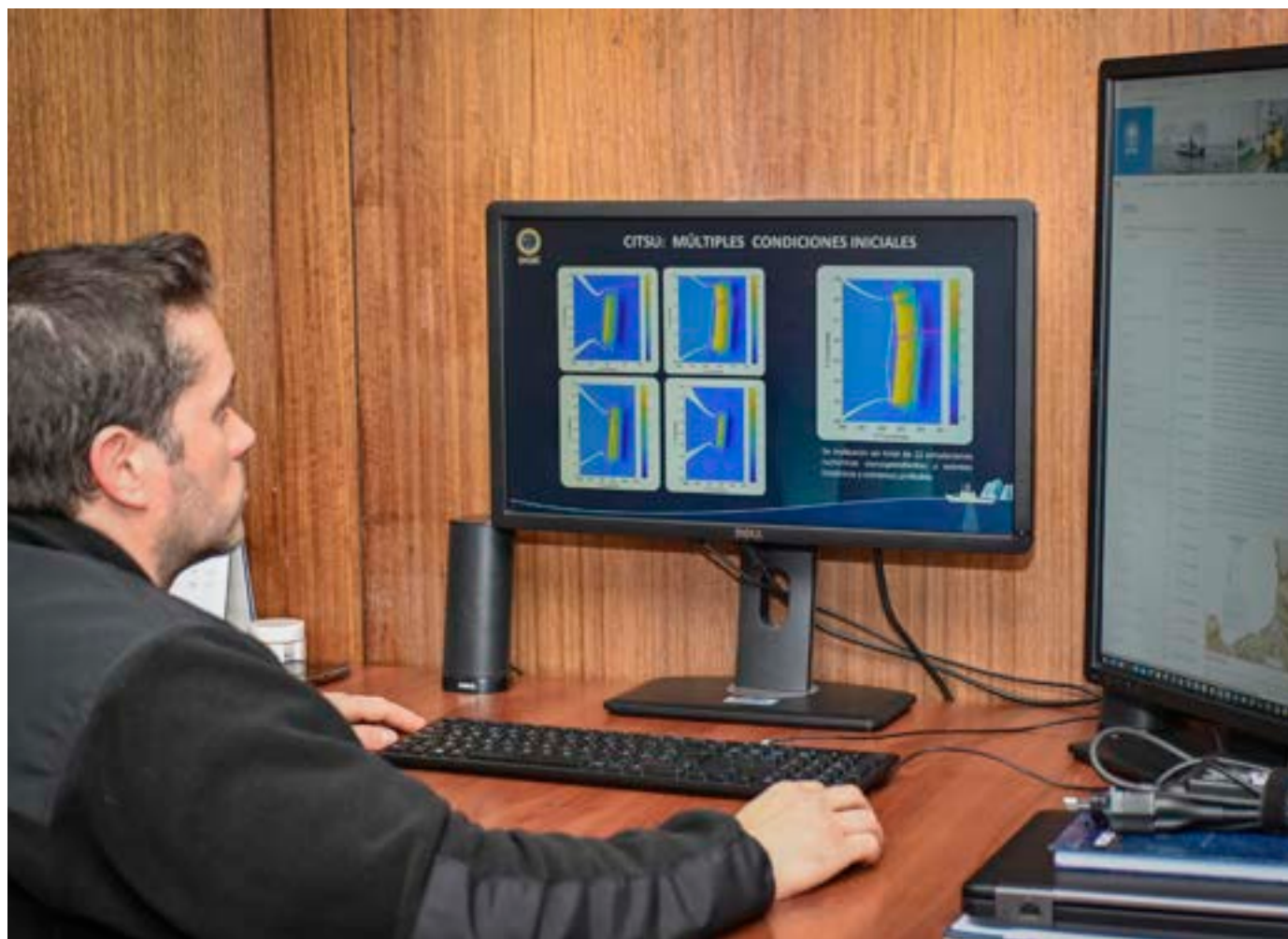


Cartas disponibles

En total existen 76 Cartas de Inundación por Tsunami, las cuales se encuentran disponibles para consulta y descarga pública, en el sitio web www.shoa.cl/php/citsu.php, en tres formatos: PDF, correspondiente a la cartografía en sus dimensiones originales para impresión a escala; KMZ, que permite visualizar la capa de inundación de la carta y el MAPA, la cual contiene un enlace para desplegar en el área de inundación desde cualquier dispositivo con conexión a internet sin instalar un software adicional.

Las CITSU son herramientas esenciales para la prevención de tsunamis en Chile, ya que delimitan las zonas costeras con mayor riesgo de inundación en caso de un evento mayor. Permiten identificar claramente las áreas costeras que podrían ser afectadas por un tsunami, lo que facilita la planificación de medidas de seguridad y evacuación, y resultan fundamentales para la planificación urbana y el ordenamiento territorial, evitando la construcción en zonas de alto riesgo y asegurando la existencia de rutas de evacuación seguras.

En resumen, las CITSU son una herramienta esencial para la gestión del riesgo de tsunamis en Chile, permitiendo una respuesta rápida y efectiva ante eventos como terremotos y tsunamis, incluso aquellos originados en lugares lejanos como Rusia, a fines de julio de este año.





Chonchi - Peltos - Peltos	RWC	MAPs
Noroshi	RWC	MAPs
Molito	RWC	MAPs
Mollina	RWC	MAPs
Antofagasta Norte y Balmaceda (zona)	RWC	MAPs
Antofagasta	RWC	MAPs
Antofagasta Sur - Centro Estero	RWC	MAPs
Talca	RWC	MAPs
Chufuco	RWC	MAPs
Canela - Canela - Santa Inés	RWC	MAPs
Maipo	RWC	MAPs
Osorno - La Serena	RWC	MAPs
Quilicura	RWC	MAPs
Tongoy	RWC	MAPs
Los Vilos	RWC	MAPs
Almargosa	RWC	MAPs
Los Molinos - La Serena	RWC	MAPs

como terremotos y tsunamis, entre otros, a través de la proveer las personas como de sus propiedades, sino también gestión y de alta tecnología para enfrentar eventos adversos.

En el ámbito de la prevención, preparación y mitigación del riesgo desde el año 1997 existe el Centro de Información por Tsunami (CITSU) que elabora los mapas de amenaza por tsunami para las principales zonas de riesgo en Chile.



Su marco legal: Ley N° 21.364

La Ley N° 21.364, que crea el Sistema Nacional de Prevención y Respuesta ante Desastres (SINAPRED), reemplaza a la Oficina Nacional de Emergencia por el Servicio Nacional de Prevención y Respuesta ante Desastres (SENAPRED), entrando en vigencia en agosto de 2021. En ella se establece que la elaboración, validación y actualización permanente de los mapas de amenaza corresponde a los organismos técnicos competentes según su especialidad.

Asimismo, la normativa dispone que estos mapas deben ser incorporados en los planes para la Gestión del Riesgo de Desastres a nivel regional, provincial y comunal, y también utilizados en la elaboración de instrumentos de planificación territorial, planificación del borde costero, ordenamiento territorial y manejo integrado de cuencas. En este contexto, las Cartas de Inundación por Tsunami (CITSU) son fundamentales, tanto para la planificación urbana que desarrollan las autoridades, como para las acciones de gestión para la reducción del riesgo de desastres, lideradas por SENAPRED.

Capacitación de alto nivel

Marinos chilenos se especializan en tecnologías de defensa de clase mundial en el extranjero

En un contexto geopolítico cada vez más desafiante, la Armada de Chile continúa fortaleciendo su capital humano con formación de alto nivel en instituciones académicas internacionales. La preparación del personal naval reafirma el compromiso de la Institución con el desarrollo tecnológico propio y la defensa nacional, manteniéndose como una de las marinas más modernas y profesionalizadas del hemisferio sur.



La capacitación internacional permite a la Armada de Chile mantenerse al día con las últimas tecnologías y tendencias en la industria naval, la que se mantiene en constante evolución. Al participar en cursos y programas de capacitación en el extranjero, los marinos adquieren conocimientos actualizados que les ayudan a obtener el máximo rendimiento de los sistemas que operan y, además, facilita identificar la brecha en capacidades a desarrollar en el mediano plazo, lo que

contribuye directamente a mantener la disuasión requerida en el área de defensa y seguridad del país.

Además, los cursos en el extranjero ofrecen una oportunidad única para el intercambio cultural y la colaboración entre armadas amigas. Al trabajar junto a personal de otras marinas, los uniformados pueden compartir experiencias y mejorar nuestros procedimientos, lo que fomenta la cooperación y el entendimiento mutuo.

Ejemplo de ello es la experiencia del Teniente 1° Antonio Vere-Stead, quien cursó una Maestría en Ciencias en la Universidad de Cranfield, Reino Unido, orientada al control automático.

“El proceso de especialización y curso de posgrado no solo fueron una importante etapa de aprendizaje en el sentido tecnológico y logístico, sino que también me ha permitido ser testigo de primera mano de la innovación y las soluciones a los desafíos que surgen de la guerra del siglo XXI, brindándome herramientas específicas para aportar estas habilidades y conocimientos recién adquiridos al desarrollo de la Armada, lo que contribuirá a mantener su lugar como una de las marinas más modernas y mejor equipadas del hemisferio sur, y así seguir contribuyendo tanto a la soberanía nacional como al mantenimiento de la paz global”, comenta el Teniente 1° Antonio Vere-Stead.

Por su parte, el Teniente 1° Leonardo Jofré, completó el programa Master of Science in Systems Engineering en el Naval Postgraduate School (NPS) de Monterey, California. Su formación se centró en la gestión de proyectos tecnológicos complejos. Esta capacitación cobra especial relevancia para apoyar el Plan Nacional Continuo de Construcción Naval (PNCCN), dotando a la Armada de capacidades locales para enfrentar desafíos tecnológicos de gran escala.

“Uno de los aspectos más valiosos de esta experiencia fue la posibilidad de compartir con Oficiales de distintas ramas de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos y de países aliados, lo que enriqueció el aprendizaje desde una perspectiva global. En particular, tuve la oportunidad de interactuar con Oficiales de la Armada de EE.UU., un Oficial de la Fuerza Aérea de Brasil y una Oficial de la Armada de Taiwán, ampliando así mi visión sobre los desafíos comunes y las soluciones adoptadas en distintos contextos geopolíticos y operacionales”, señala.

El Teniente 1° Sebastián Ratto, cursa estudios de doctorado en la Universidad de Waterloo, Canadá, y está explorando aplicaciones de la computación cuántica. Por este motivo, fue invitado a formar parte de la Mesa de Expertos del Ministerio de Ciencia para la Estrategia Nacional de Tecnologías Cuánticas. Además, es investigador del Centro de Innovación Tecnológica de la Armada (CiTA), y participó, de manera remota, en la Quinta Conferencia Internacional de Telecomunicaciones (ITC-Egypt 2025), que se realizó del 28 al 31 de julio en el Air Defense College de la Academia Militar de Egipto, El Cairo.

En tanto, el Capitán de Corbeta Cristián Soro, obtuvo un Master of Science in Applied Physics también en el NPS. Su especialización se enfocó en la acústica y la física aplicada a tecnologías de defensa, accediendo a laboratorios de vanguardia y compartiendo experiencias con oficiales de distintas fuerzas aliadas. Esta experiencia consolidó su capacidad para contribuir al diseño y evaluación de sistemas de armas de última generación.

“Hoy valoro profundamente esta experiencia. No solo amplió mis capacidades profesionales, sino que reafirmó mi compromiso con el desarrollo tecnológico de la Armada y con el fortalecimiento de nuestras capacidades marítimas en el largo plazo”, destaca.



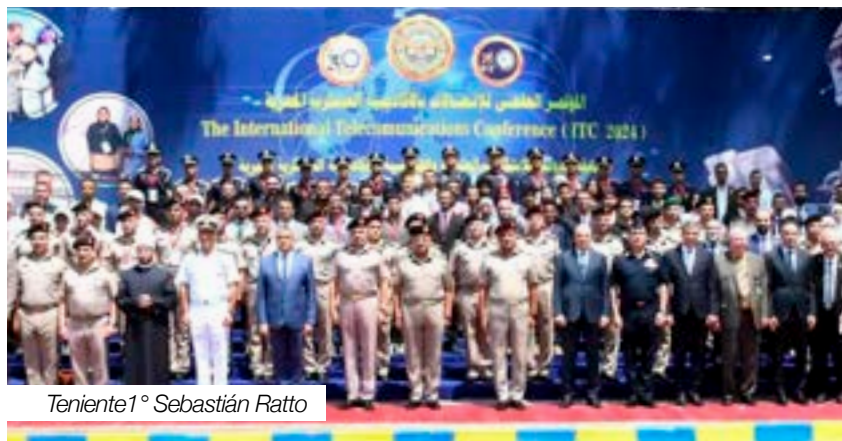
Teniente 1° Antonio Vere-Stead



Teniente 1° Leonardo Jofré



Capitán de Corbeta Cristián Soro



Teniente 1° Sebastián Ratto



Albatros volando seguros

El entrenamiento en simuladores de vuelo constituye una herramienta fundamental en la formación y mantención de las competencias de las tripulaciones aéreas de la Armada de Chile. Más allá de la destreza física o técnica, el entrenamiento tiene como objetivo principal desarrollar patrones de respuesta neurológica robustos que permitan operar eficientemente en condiciones críticas de vuelo, propias del entorno marítimo.

En situaciones críticas, el cerebro humano opera bajo mecanismos de activación automática, priorizando aquellas respuestas que han sido previamente reforzadas a través del entrenamiento. Cuando estos mecanismos no existen, la capacidad de respuesta se ve comprometida, incrementando el riesgo de error humano que, en entornos operacionales como en el que se desenvuelven los aviadores navales, puede tener consecuencias críticas a catastróficas.

Cada sesión en simulador de vuelo es una oportunidad para construir soluciones mentales ágiles, accesibles cuando el margen de error y el tiempo es mínimo.

La Aviación Naval entiende que el entrenamiento constante en simuladores no reemplaza la experiencia real, pero sí la complementa y la potencia, ofreciendo un entorno seguro para practicar fallas significativas, emergencias complejas y escenarios que, de otro modo, no podrían ser expuestos durante vuelos reales sin comprometer vidas o material de vuelo. Por eso, más que un recurso auxiliar, la simulación es un pilar formativo esencial en la preparación del aviador naval moderno: una construcción mental, silenciosa e invisible, pero absolutamente decisiva para cumplir la misión y preservar la seguridad del vuelo.

Estándares que respaldan la excelencia

El uso de simuladores responde al cumplimiento de estándares internacionales establecidos por autoridades como la Federal Aviation Administration (FAA) y la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), que exigen instrucción recurrente y certificada como requisito fundamental para la habilitación y mantenimiento de competencias aeronáuticas.

De acuerdo al Capitán de Navío Andrés Skinner, “sabemos que el entrenamiento en tierra es fundamental para mantener la seguridad y la operatividad de nuestras dotaciones. El simulador nos permite enfrentar emergencias que sería imposible practicar en vuelo, sin poner en riesgo vidas ni aeronaves. Las nuevas generaciones comprenden con claridad la importancia de esta preparación rigurosa, y reconocen que no se puede aprender en el aire lo que no se ha estudiado en tierra. “El crecimiento es permanente y el aprendizaje nunca termina.”

Entre sus múltiples beneficios destaca el fortalecimiento de la seguridad operacional, al permitir que las tripulaciones se enfrenten a situaciones críticas sin consecuencias reales. A esto se suma la posibilidad de repetir procedimientos bajo condiciones estables, lo que estandariza respuestas, reduce la variabilidad entre equipos y potencia la cohesión táctica. Así lo destaca el Cabo 1° Brayan Espuheque, Ingeniero de vuelo P-3, para quien “tener la oportunidad de entrenar en simulador en Estados Unidos representa un paso enorme en nuestro desarrollo profesional. No solo reforzamos conocimientos

teóricos, sino que los aplicamos en escenarios de alta exigencia, trabajando codo a codo con los pilotos bajo los más altos estándares de seguridad. El simulador nos permite prepararnos para emergencias críticas, como fallas de motor, pérdida de potencia o incendios en vuelo, situaciones que no pueden practicarse en la aeronave real”.



Capitán de Navío Andrés Skinner

Reafirma lo anterior el Cabo 1° Carlos Medina, añadiendo que “este entrenamiento no solo nos forma como ingenieros de vuelo, sino que además nos transforma en un equipo de cabina más fuerte, más seguro y mejor preparado para enfrentar lo inesperado. A quienes aspiran a asumir este desafío, les decimos: prepárense con pasión, compromiso y disciplina, porque la seguridad de la misión empieza mucho antes del despegue.”

También sobresale su eficiencia pedagógica: al concentrar múltiples eventos en un mismo bloque de instrucción, se optimizan tiempos y recursos sin sacrificar calidad. Además, se logra una evaluación objetiva del desempeño, con retroalimentación inmediata que permite una mejora continua, ajustada a las exigencias reales del rol.

Coherente con esta visión, la Aviación Naval ha incorporado de forma sistemática la simulación en sus procesos de formación, entrenamiento y recalcificación, asegurando que sus pilotos estén preparados para los desafíos actuales y los del futuro.

Para la Teniente 2° Carolina Merino, “el entrenamiento en simuladores es clave para anticipar y planificar de mejor manera los vuelos, especialmente considerando la diversidad geográfica de Chile.



Teniente 2° Carolina Merino



Cabo 1° Brayan Espuheque y Cabo 1° Carlos Medina

Poder recrear condiciones extremas como vientos fuertes, turbulencias o aproximaciones complejas, sin el riesgo de una situación real, nos permite entrenar tantas veces como sea necesario para tomar decisiones bajo presión con mayor seguridad y eficiencia. Esta práctica previa me dio una conciencia situacional más clara y una mejor familiaridad con las pistas y su entorno, lo que marcó una gran diferencia en el vuelo real.”

En un entorno donde el margen de error es mínimo, preparar la mente de las dotaciones de vuelo es tan crucial como mantener su aeronave. El simulador no es solo una cabina que imita el vuelo: es un laboratorio de decisiones, un espacio donde se entrena la anticipación, la calma y la precisión. Es ahí, antes de despegar, donde se cultiva la diferencia entre reaccionar por instinto o responder con eficiencia.

El entrenamiento simulado es una inversión invisible pero fundamental, que fortalece la seguridad, optimiza el desempeño y, sobre todo, permite que los albatros navales sigan volando seguros, aun cuando el cielo se vuelva impredecible.

Infraestructura de simulación nacional

La Aviación Naval no solo ha comprendido la importancia del entrenamiento simulado, sino que ha invertido decididamente en su implementación dentro del territorio nacional. Hoy cuenta con capacidades propias de instrucción, que permiten una preparación continua y de excelencia.

En la Escuela de Aviación Naval “Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen”, el simulador del Pilatus PC-7 cumple un rol clave en la formación inicial y progresiva de los alumnos pilotos. Su uso frecuente permite integrar desde etapas tempranas la conciencia situacional, la toma de decisiones y la práctica deliberada de procedimientos, consolidando una base sólida antes del entrenamiento en vuelo real.

El Simulador de Escape de Cabina por su parte, es un centro de entrenamiento único en Sudamérica ubicado en la Base Aeronaval de Concón. Este simulador permite a las dotaciones de vuelo entrenar para situaciones de emergencia donde deben escapar de una cabina sumergida. El simulador cuenta con una piscina donde se sumerge una cabina que replica las

condiciones de una aeronave, permitiendo a los tripulantes practicar técnicas de escape en un ambiente controlado.

Asimismo, desde agosto de 2024, el Escuadrón de Propósitos Generales VC-1 ha incorporado un moderno simulador de la aeronave P-68, el cual cuenta con capacidad de reconfiguración para otros modelos. Este sistema de simulación permite instrucción en vuelo por instrumentos (IFR), operaciones de búsqueda y rescate marítimo, y emergencias críticas, con un nivel de realismo que favorece la retención cognitiva y el perfeccionamiento de habilidades bajo presión.

Para el Capitán de Fragata Gonzalo Lagarini, “esta adquisición nos permite representar de la forma más exacta posible todos los escenarios en los que se desenvuelve la aeronave, y en especial, preparar a los pilotos más jóvenes para enfrentar las misiones que tienen por delante. El simulador no es una herramienta más: es una extensión del entrenamiento real y una inversión estratégica en seguridad y profesionalismo, subraya el oficial.

Reutilización y reducción de residuos

Fomento de la economía circular

Más allá de la defensa y la soberanía, los hombres y mujeres de la Armada asumen una tarea crucial: la vigilancia y el cuidado activo del medio ambiente, asumiendo la responsabilidad de no contaminar y ser un ejemplo de buenas prácticas.

La Armada de Chile se encuentra permanentemente comprometida y abocada a las tareas que tienen por objetivo la protección del medio ambiente; trabajando a diario en la prevención y reducción de cualquier posible contaminación que pudieran producir sus Unidades y Reparticiones. En consecuencia, si bien la gestión ambiental es una función eminentemente pública, de responsabilidad individual y colectiva, que requiere del compromiso y la participación de toda la sociedad, la preocupación institucional en este tema se ha materializado en una Política Medioambiental.

Las principales normas legales que dan origen a la Política Medioambiental Institucional están sustentadas en la Constitución Política de la República de Chile; en la Ley N° 19.300; en el D.F.L. N° 2.222 de la Ley de Navegación; en el Decreto Supremo N° 1 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; y en la Política Ambiental, para el Desarrollo Sustentable de Chile.

En tanto, el 30 de enero de 2001 se creó el “Comité de Medioambiente de la Defensa Nacional” por orden del Ministro de Defensa Nacional y el 24 de abril del mismo año se firmó el “Convenio de Cooperación entre la Comisión Nacional del Medio Ambiente y el Ministerio de Defensa Nacional”.

Más de 20 años de responsabilidad ecológica

El objetivo general de la Política Medioambiental de la Armada, creada en el año 2002, consiste en aplicar las

normativas legales de protección del medio ambiente, mediante acciones desarrolladas tanto al interior como al exterior de la Institución. Al interior de la Institución, las actividades buscan mejorar la calidad de vida de sus integrantes y el entorno en el que se desenvuelven, mientras que al exterior contribuyen a los objetivos medioambientales nacionales en conformidad con las atribuciones que la ley le otorga a la Dirección General de Territorio Marítimo y de Marina Mercante Nacional (DIRECTEMAR).

En materia medioambiental, la Institución distingue el “Frente de Acción Externo Marítimo” y el “Frente de Acción Interno Naval”; el primero se refiere al rol de la Armada como Autoridad Marítima Nacional, ejercido a través de la DIRECTEMAR. Aquí, la Institución actúa como el guardián del medio ambiente acuático de Chile frente a las acciones de terceros, fiscalizando y haciendo cumplir la legislación ambiental vigente, tanto nacional como internacional, en las aguas jurisdiccionales del país.

Los objetivos en el “Frente de Acción Interno Naval” se materializan en prevenir, reducir y controlar la contaminación del medioambiente para obtener una calidad de vida compatible con la protección de la salud de las personas y de los ecosistemas, concordante con las actividades y acciones propias de la Institución; identificar y evaluar las fuentes y efectos de la contaminación al medioambiente producto de las actividades institucionales, proponiendo las medidas correctoras correspondientes; e incentivar y cautelar la adopción de prácticas compatibles con la sustentabilidad ambiental en los diversos procesos, programas y actividades humanas que desarrolla la Institución, entre otros.



Uniformes con segunda vida

Dentro de las medidas que ha adoptado la Institución durante este año se encuentra la creación de un pañol de segunda categoría que permite la recepción y clasificación de uniformes reutilizables en buenas condiciones. Esto reducirá los costos institucionales en la compra de uniformes nuevos, lo que contribuirá al cuidado del medio, minimizando los residuos textiles.

El Director General de los Servicios de la Armada, Vicealmirante Leonardo Chávez, ahondó sobre esta nueva iniciativa materializada por la Dirección de Abastecimiento, señalando que “algunas de las características que tiene este pañol es que permitirá la recepción y clasificación de uniformes y prendas que aún se encuentran en condiciones aceptables de uso y que serán entregadas al personal nuevo, al recién incorporado o alguno que necesite, por ejemplo, por alguna catástrofe o situación personal, lo que va a permitir que se disponga de vestuario reglamentario sin recurrir siempre a la adquisición de un nuevo artículo. Esta medida favorece también la reducción del gasto institucional, en la disminución de la compra de uniformes nuevos y obviamente va a contribuir al cuidado del medio ambiente, a fomentar la reutilización y reducir la generación de residuos textiles porque el uniforme, si no lo reutilizamos dentro de la misma institución, afuera no puede ser reutilizado y tiene que ser destruido, y esto ayuda a reducir la generación de residuos textiles”.



El Director General de los Servicios de la Armada, Vicealmirante Leonardo Chávez



El Vicealmirante Chávez agrega que “el pañol de segunda categoría es una muestra concreta del compromiso de la Armada de Chile con la eficiencia y la sostenibilidad. La creación de este pañol permite reutilizar uniformes en buen estado, con lo cual vamos a reducir los costos y aportar al cuidado del medio ambiente. Todo en línea con los valores institucionales de la responsabilidad y el buen uso de los recursos del Estado”.

En la misma línea, otra de las medidas adoptadas durante este 2025 es la implementación de la Tenida 24 o Tenida Única, la cual “será utilizada por todo el personal institucional y va a ser de uso en todo ámbito de acción. La decisión de implementar esta tenida azul pixelada en la Armada de Chile fue tomada por el máximo nivel institucional, con el propósito de racionalizar el vestuario y hacer un uso más eficiente de los recursos” según señaló el Capitán de Fragata AB Andrés Alvarado, Subdirector de Operaciones de la Dirección de Abastecimiento de la Armada.



Campaña de reutilización de Uniformes de la Armada de Chile

Manejo de desechos a bordo

No solo en el ámbito textil la Institución ha adoptado medidas para el cuidado del medio ambiente; también, y de acuerdo al reglamento vigente, las unidades a flote deben tener un Plan de Gestión de Basura, tanto para la navegación en aguas nacionales como internacionales. Por este motivo, la Dirección General de los Servicios de la Armada, es la encargada en materias de sostenibilidad ambiental en el frente interno naval y ha establecido directrices para la prevención de la contaminación por basuras procedentes de las unidades a flote.

Los objetivos en este ámbito se traducen en proteger el medioambiente contra la contaminación por hidrocarburos, desechos tóxicos y radiactivos y otras sustancias nocivas. En este sentido, para el Vicealmirante Chávez “ninguno de nosotros se encuentra ajeno a los estragos que la basura, especialmente la plástica, provoca en el medio ambiente acuático. Por ello, necesitamos que cada integrante de la Institución contribuya

activamente al cambio cultural que esta realidad exige. La orientación institucional en esta materia está contenida en la Política Medioambiental y de Cambio Climático de la Armada, que establece como propósito transversal resguardar, proteger y respetar el medio ambiente y los recursos naturales, sin afectar el cumplimiento de la misión de la institución. Es por ello que la Dirección General de los Servicios de la Armada publicó, a fines del año pasado, una directiva orientada a prevenir la contaminación por basura, procedente de las unidades a flote de la Armada de Chile.”

Los desafíos medioambientales del siglo XXI redefinen las fronteras de la defensa, y la Armada de Chile ha asumido esta evolución como parte central de su misión. La distinción entre un frente interno y externo no es más que la hoja de ruta de una institución que comprende que la seguridad de la nación también reside en la salud de su océano.



*Manejo de basura
en Unidades a
flote de la Armada
para prevenir la
contaminación del
medio ambiente*



Del autoliderazgo al trabajo en equipo

Nivel 1 del Modelo de Liderazgo de la Armada de Chile

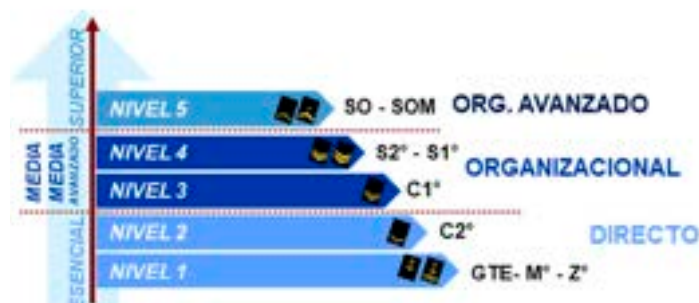
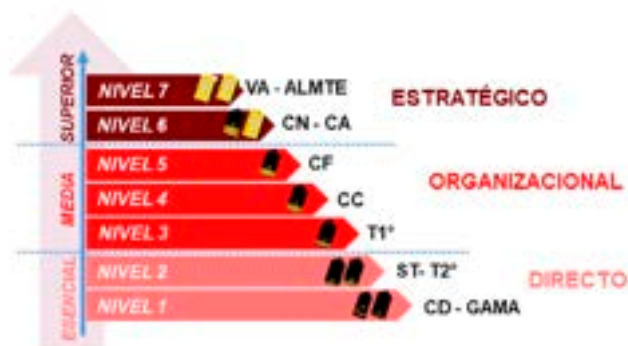
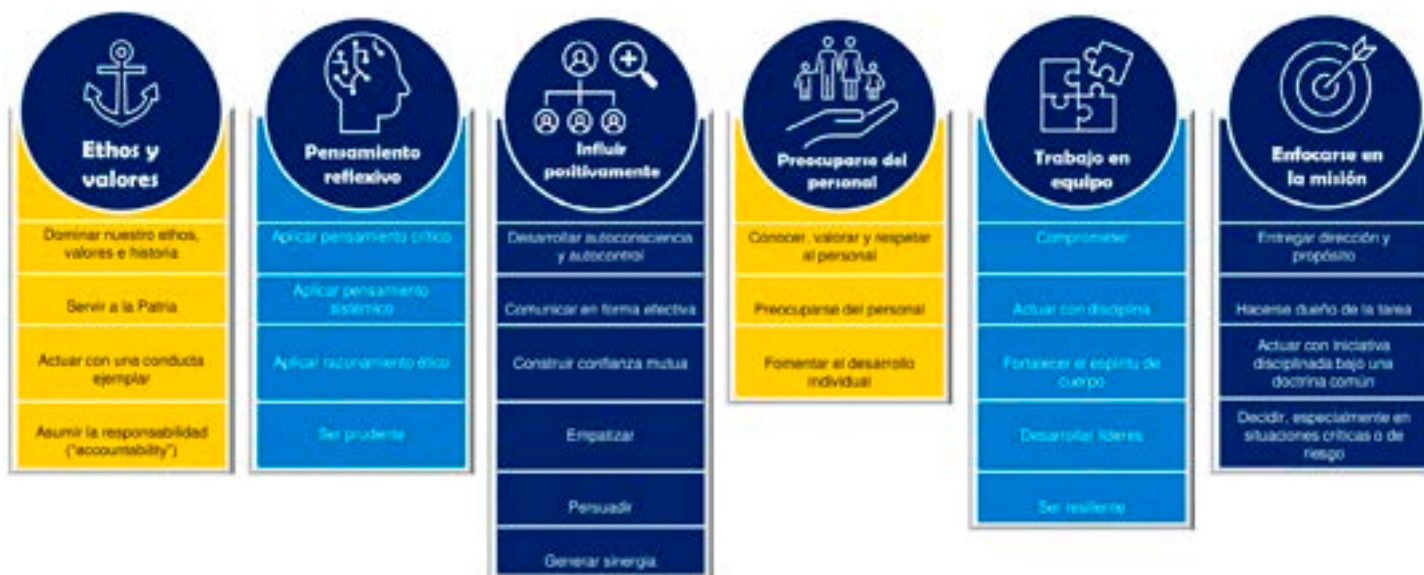
La Armada de Chile ha concebido un Modelo de Liderazgo (MLA) claro y práctico que nace de la experiencia, de un riguroso análisis doctrinal, de la colaboración de diversas instancias institucionales y de la validación al más alto nivel decisional para enfrentar los retos actuales y venideros. Su implementación, paulatina, se iniciará en las Escuelas Matrices (nivel 1), donde Cadetes y Grumetes incorporarán, desde el primer día, no solo pautas de conducta, sino también habilidades fundamentales que cimentarán su futuro ejercicio del mando.

El corazón del modelo descansa en seis atributos esenciales los cuales se sustentan en veintiséis tareas prácticas, de modo de orientar en forma tangible la actuación diaria de cada miembro. Para su ejecución y puesta en práctica se establecieron “niveles” asociados al grado jerárquico que parten desde la etapa de formación matriz (nivel 1), hasta los grados más altos de la carrera de Oficiales y Gente de Mar.

El desarrollo y diferenciación de cada nivel contempla agregaciones de valor y conductas esperadas que se espera que el líder naval deba llevar a la práctica a medida que asciende en la jerarquía y asume mayores responsabilidades. Esto convierte al liderazgo en un proceso de aprendizaje tangible donde cada acto refuerza la credibilidad y la eficacia

profesional, impulsando una cultura institucional de excelencia, servicio y mejora continua acorde a los desafíos del siglo XXI.

El Director General de Personal de la Armada, Vicealmirante Mauricio Arenas Menares, explica que este modelo “en un siglo marcado por la complejidad, la velocidad del cambio y la exigencia ética, liderar no es una opción: es una responsabilidad estructural. Es por ello que la Armada de Chile responde con un modelo de liderazgo que transforma la formación en una herramienta estratégica. El Nivel 1 representa una etapa fundacional clave, donde se establecen las convicciones, hábitos y conductas esenciales que sustentarán el ejercicio del mando de los futuros líderes que la Institución requiere y la Patria se merece”.



El Nivel 1 marca el inicio del camino de los futuros líderes de la Marina, mostrando de forma clara cuáles son las conductas que se esperan de ellos y cómo cada una aporta en su formación personal y, consecuentemente, los conduce al éxito colectivo de los equipos que comienzan a formar parte.

Desde el momento en que ingresan a la Institución, los Cadetes y Grumetes encontrarán un mapa de desarrollo que une los atributos con sus respectivas tareas, haciendo esto tangible a través de conductas esperadas claras y precisas, enmarcadas en agregaciones de valor que, paulatinamente otorgarán una guía de crecimiento, e indicarán lo que la

Institución espera en el trayecto hacia la excelencia e irrestricta condición de servicio.

La relevancia de este proceso radica en que, desde el inicio en la Armada de Chile, se promueve la interiorización y práctica de los valores institucionales, el Ethos, el Código de Honor y las particularidades del ejercicio del mando y el inherente liderazgo. Se busca así fomentar una actitud orientada a la excelencia, disciplina y compromiso, tanto con los pares como dentro del propio equipo, mediante el conocimiento y la asimilación de las Agregaciones de Valor y Conductas Esperadas que sirven de base para el desarrollo profesional y ejercicio efectivo del mando.

Agregaciones de valor del Nivel 1

El MLA define 4 Agregaciones de Valor en el Nivel 1 que condensan las conductas esperadas y marcan el inicio del crecimiento vertical. Estas agregaciones se construyen a partir de la correlación entre los atributos del líder y las tareas asociadas, garantizando que cada servidor entienda desde el comienzo qué se espera de él y cómo, a través de ello, contribuye a la misión institucional.

Agregación de Valor 1: Liderarse a sí mismo y contribuir como servidor individual: El liderazgo empieza por el conocimiento de nuestras virtudes y defectos, unido a la adhesión al Ethos institucional y al Código de Honor. Al interiorizar esos valores y asumir la responsabilidad de cada decisión, se forja la integridad que sustenta todo ejercicio de mando. Este autoconocimiento crea una base ética sólida: solo quien se conoce a sí mismo puede actuar con autonomía y coherencia, manteniendo siempre una actitud de mejora continua, mediante la introspección y la práctica constante del autoliderazgo, pilares que inspiran a otros a buscar la excelencia.

Agregación de Valor 2: Ser competente técnica y profesionalmente al nivel correspondiente: Aquí se enfatiza la necesidad de dominar los conocimientos y habilidades propios de cada función. Mantenerse actualizado y perfeccionarse de manera proactiva garantiza que el servidor naval no solo posea una base ética, sino también la destreza técnica esencial para

operar con eficacia y seguridad. Incluso en el Nivel 1, donde la manifestación técnica es básica, esta competencia inicial marca el camino hacia especializaciones futuras, a través de la formación continua y la asunción de retos que afiancen la base profesional de cada individuo.

Agregación de Valor 3: Integrarse plenamente al equipo y contribuir eficazmente a su misión: Invita a subordinar los intereses personales al bien común, reconociendo el impacto de cada decisión sobre el conjunto. La integración efectiva multiplica la fuerza de la unidad, fomenta la confianza mutua y potencia el rendimiento colectivo. Cuando cada miembro actúa disciplinada y desinteresadamente, se fortalece el espíritu de cuerpo y se logra una comunicación empática y fluida, mediante prácticas cotidianas que promueven la colaboración y refuerzan el sentido de misión compartida.

Agregación de Valor 4: Obedecer entendiendo la intención del superior y actuar acorde a ella: Obedecer con inteligencia significa comprender la intención detrás de las órdenes y ejecutar la acción alineada a los objetivos institucionales. Se trata de lograr un compromiso informado que conjuga iniciativa disciplinada y respeto jerárquico. Esta capacidad asegura que cada actuación individual contribuya de forma coherente al logro de la misión. Esto se manifiesta en comportamientos que refuerzan la alineación estratégica y el sentido de pertenencia a la visión superior.

Conductas esperadas para el Nivel 1

Enfocarse en las actitudes permite calibrar la disposición real del líder a vivir los valores que se le inculcan, determinando por ejemplo: cómo reacciona en situaciones críticas, con qué rapidez analiza la información y de qué modo asume la responsabilidad de sus decisiones.

Para el Nivel 1, comprender en profundidad cada conducta esperada es esencial. No se trata de cumplir una lista de acciones aisladas, sino de asimilar un conjunto integrado de hábitos que refuerzan la ética, la credibilidad y el desempeño

colectivo. Cuando el servidor naval interioriza, por ejemplo, el hábito de reflexionar antes de actuar, de colaborar con empatía o de asumir plena responsabilidad sobre sus tareas, su aprendizaje se vuelve concreto y su progreso, medible.

Cada hábito internalizado solidifica la base para las competencias más complejas de niveles superiores. Este nivel no solo explica “qué” se debe hacer, sino que invita a vivir cada comportamiento como un paso decisivo en la formación del liderazgo naval, ofreciendo una guía clara para cumplir las 26 tareas previstas.



Desarrollo del liderazgo
intrapersonal



Competencia Básica



Integración y
Colaboración



Alineación Estratégica



Obedezcas y actúes
en sintonía con la
intención del superior

Desarrollos
habilidades para
trabajar en equipo

adquieras
conocimientos
fundamentales
que respalden tu
accionar

interiores y vivas los
valores institucionales

Ethos y valores institucionales

Se espera que el servidor domine los valores y la historia de la Armada, reconociendo héroes y hechos relevantes. Cumplir con sus tareas de manera coherente con este legado cimienta la integridad personal y refuerza la identidad institucional.

Pensamiento reflexivo

Implica aplicar el pensamiento crítico y sistémico, el razonamiento ético y la prudencia antes de tomar decisiones. Se valora que el servidor analice y valide información, detecte sus propios sesgos y convierta los errores en oportunidades de aprendizaje.

Influir positivamente

Requiere autoconciencia, autocontrol y una comunicación clara. Por ejemplo, mantener la calma bajo estrés y practicar la resiliencia fortalece la confianza y motiva a quienes lo rodean.

Trabajo en equipo

Exige compromiso, disciplina y espíritu de cuerpo. Cumplir las tareas asignadas en tiempo y forma, sin culpar a otros por los errores, fomenta la cohesión y la confianza mutua.

Preocuparse del personal

Consiste en conocer, valorar y respetar a compañeros y subordinados. Establecer relaciones cercanas, comprender sus roles y preocupaciones, impulsa el bienestar y la motivación colectiva.

Enfocarse en la misión

Significa entender no solo el "qué", sino el "por qué" y el "para qué" de cada orden. Captar la intención del superior (propósito, método y estado final deseado) y actuar con iniciativa disciplinada asegura que cada acción aporte al éxito institucional.

¡COMIENZA HOY TU CRECIMIENTO VERTICAL EN EL LIDERAZGO NAVAL!

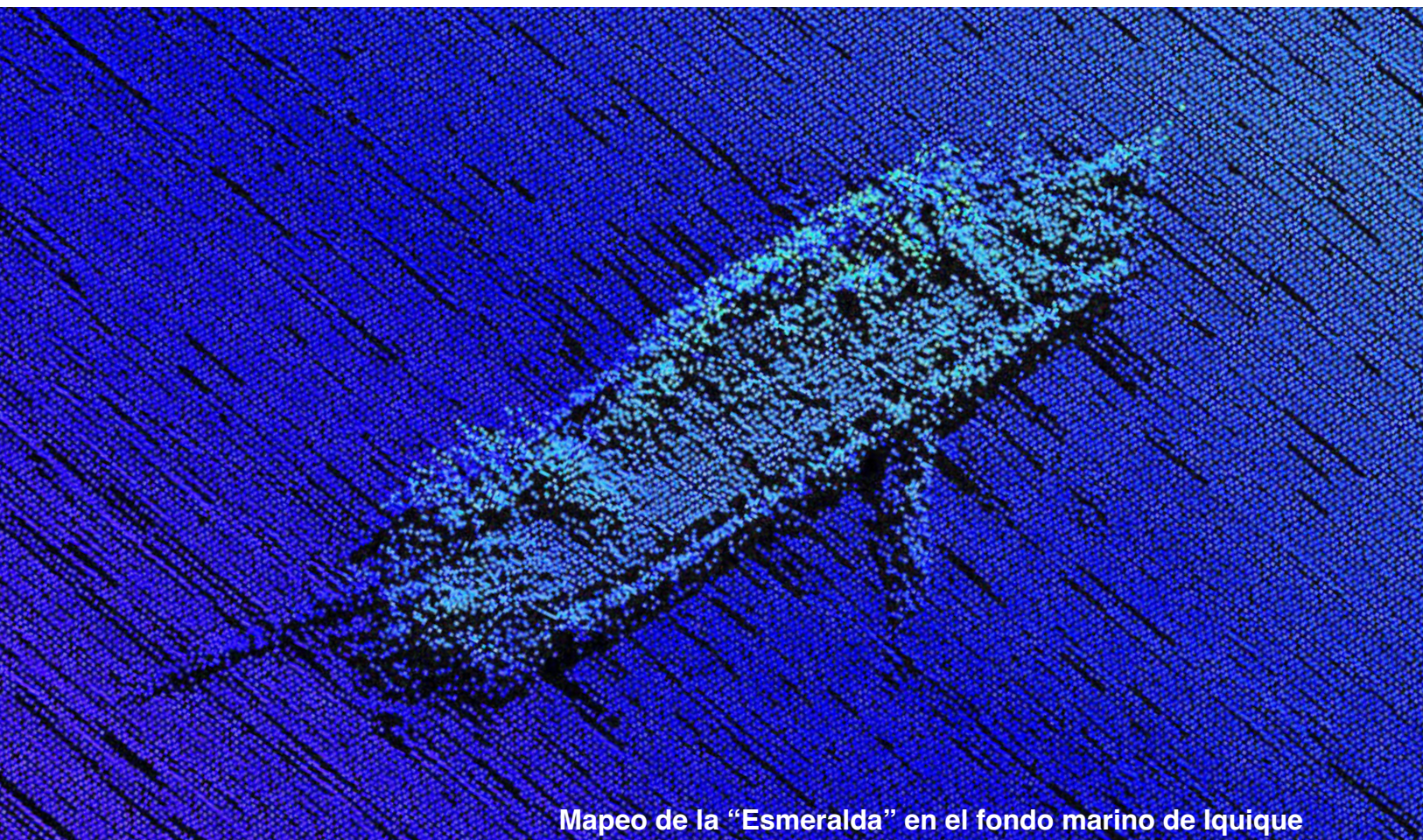
6 Atributos

26 Tareas

104 Conductas Esperadas

4 Agregaciones
de Valor





Mapeo de la “Esmeralda” en el fondo marino de Iquique

Expedición submarina

“Esmeralda” hundida, el buque insigne de Chile

Durante los casi 150 años de la histórica gesta de Iquique se han realizado varias expediciones submarinas, tanto para verificar el estado de conservación de la “Esmeralda” o para conocer la historia bajo el agua. Operaciones con alta tecnología han permitido establecer no solo un modelo para el cuidado futuro de la corbeta, sino también la capacidad de diseñar modernas iniciativas para su mejor puesta en valor y así compartir una experiencia única para y con la comunidad.

Cuando arribó la corbeta “Esmeralda” a Valparaíso el 7 de noviembre de 1856 se llenó un importante vacío dejado por la baja del servicio de la fragata “Chile”, buque a vela cuya obsolescencia estuvo marcada por la rápida adopción de la propulsión a vapor. Para entonces, la Armada vivía una época de grandes desafíos, especialmente porque a partir de 1842 la colonia de Magallanes requería trasladar personal, víveres y todo aquello necesario para sostener el lejano enclave austral

Otra preocupación era ayudar a mantener el orden institucional, entonces frágil debido a un largo proceso de organización republicana que había tenido una interrupción con la guerra civil del año 1851; más aún, el motivo para incrementar la flota estaba impulsado por la necesidad de trasladar tropas y autoridades de gobierno a lo largo del país, además de consolidar la presencia naval en el norte, región que se poblaba paulatinamente con chilenos en busca de la plata de Atacama y el guano de Antofagasta.

La corbeta Esmeralda, un buque multipropósito

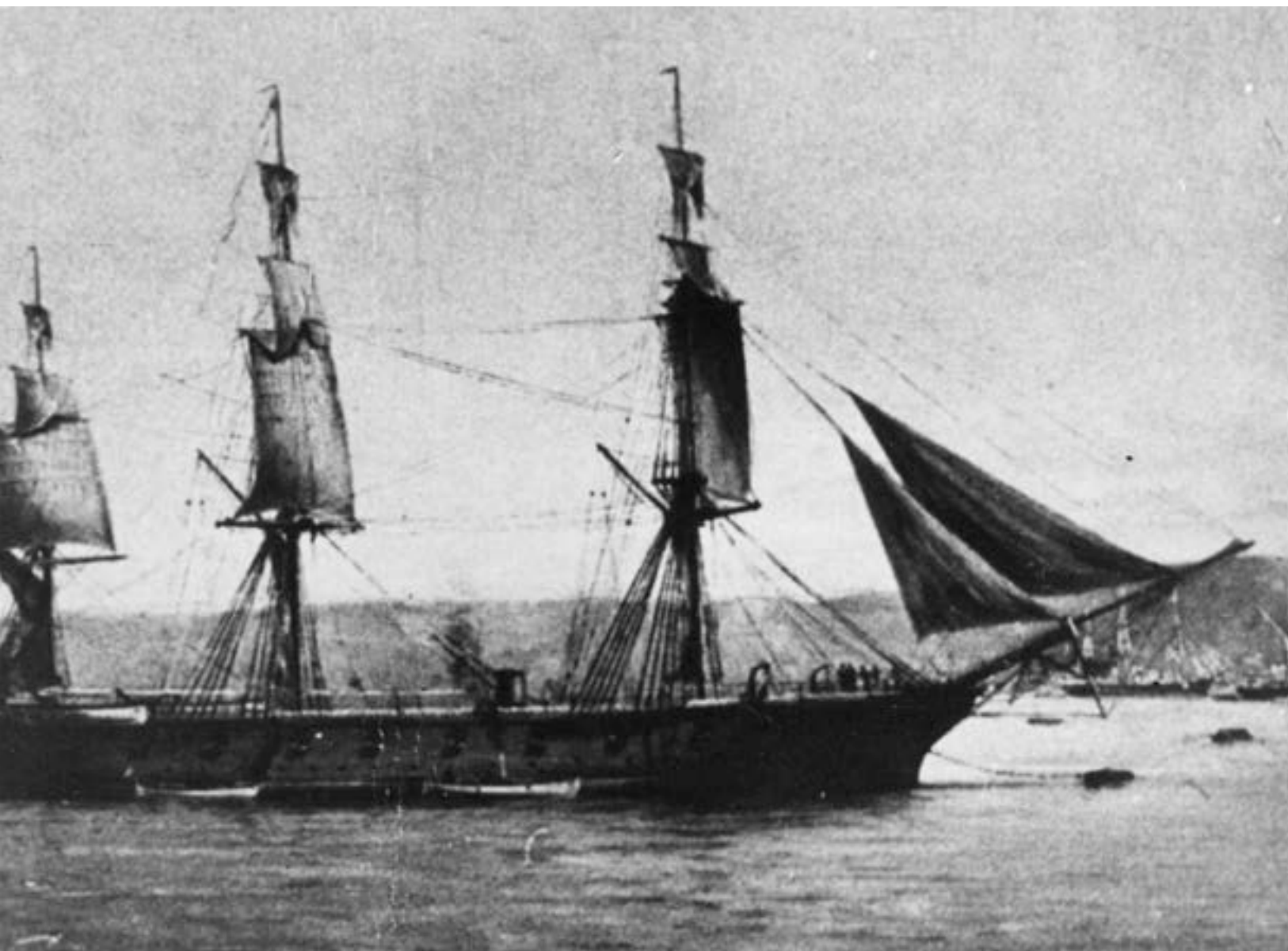
Cuando se proyectó la construcción de la corbeta “Esmeralda” se buscó una unidad que pudiera atender las diversas necesidades marítimas de la República; de hecho, el Presidente Manuel Montt Torres, por decreto supremo del 30 de junio de 1852, dispuso “Invertir hasta la suma de doscientos mil pesos para llenar el vacío que deja en la Marina Militar de la República, la falta de un buque a vapor, perfectamente guerrero en su construcción y armamento”.

La construcción se realizó en el astillero de William Pitcher en Northfleet, Inglaterra, y fue nombrado el Capitán de Navío Robert Simpson como jefe de la comisión técnica del proyecto. El equipo también lo integró el Capitán de Corbeta Juan Williams Rebolledo y el Teniente Enrique Simpson Baeza. Era la primera vez que la Armada supervisaba en terreno la construcción de una unidad a flote, lo que ha sido una constante hasta hoy y que ha permitido contar con buques que han superado con creces las duras exigencias de las diferentes comisiones encomendadas.

La “Esmeralda”, llamada así por la fragata española capturada al abordaje por las fuerzas navales lideradas por el Almirante Thomas Cochrane en la rada del Callao en 1820, era un buque que concentraba casi la totalidad de los roles ejercidos por la Armada en aquel entonces: su artillería original se componía de 20 cañones dispuestos en la cubierta principal, mismo espacio donde también se había construido la cocina; en la popa, una amplia toldilla para ubicar algunos camarotes y servicios higiénicos, todo para liberar espacio en la cubierta inferior, especialmente para transportar tropas, víveres y pertrechos.

La propulsión a vapor implicaba que la “Esmeralda” también destinara espacios para las calderas, máquinas y carboneras, además de mantener el aparejo velero, como era costumbre en la mayoría de las naves de guerra de mediados del siglo XIX. Esta planta motriz sirvió además para formar nuevos especialistas en ingeniería naval, además de haber recibido en sus cubiertas a varias generaciones de cadetes navales y guardiamarinas. En síntesis, un buque diseñado para cumplir múltiples y exigentes roles.





El nacimiento de la “Esmeralda” en Inglaterra

El Imperio Británico, a mediados del siglo XIX, era la principal potencia naval del orbe. Sus buques mercantes estaban presentes en todos los océanos del mundo y su flota de guerra se había desplegado en las principales rutas marítimas. En Gales se extraía el carbón para mover las máquinas a vapor tanto a bordo como en tierra, los astilleros se repartían por toda la costa británica, en Escocia se fabricaban cabrestantes, compases de gobierno, anclas, cadenas y un sinnúmero de equipos para la navegación, y sus tripulaciones habían alcanzado un gran nivel técnico producto de numerosas horas en la mar.

Lo anterior debió haber sido un poderoso argumento para que el representante diplomático de Chile en Europa, el Vicealmirante Manuel Blanco Encalada, considerara un astillero inglés para construir la nueva nave. Un aspecto no menor era contar con un buque a vapor, tecnología que llevaba pocos años implementándose y que abordaba diversos desafíos técnicos, como decidir si la propulsión se realizaba por medio de una hélice o ruedas con paletas a los costados,

diseñar adecuadamente una máquina de pistones en un espacio reducido como un buque, solucionar el problema de la autonomía, del mantenimiento y de las vibraciones en la estructura del buque.

Para cuando se inició la construcción, a fines de 1854, la construcción naval vivía momentos de gran incertidumbre, lo que sumado al escaso erario nacional, hizo que el nuevo buque se mantuviera fiel a los preceptos más clásicos del arte, sin pensar siquiera que en la década siguiente harían su estreno los buques blindados, los primeros torpedos, la artillería de retrocarga y el lento abandono de la madera en la construcción de embarcaciones.

A las 15:30 del 15 de septiembre de 1855, la quilla de la “Esmeralda” se deslizaba por la grada del astillero de Henry Pitcher, tocando el agua por primera vez. Nació así el buque más famoso en la historia de Chile, la nave sobre cuyas cubiertas se escribieron las páginas más recordadas de la Armada.

Aprestos y el viaje desde Europa

Una vez en el agua, la “Esmeralda” comenzó su equipamiento con todo lo necesario para terminarla y ponerla en servicio, especialmente su artillería, adquirida a la firma Walker & Company de los hermanos John y Edmond Walker. Los cañones eran de ánima lisa y montados sobre cureñas del tipo Hardy, artillería que con el tiempo sería renovada paulatinamente y reemplazada por los cañones que estuvieron presentes el 21 de mayo de 1879.

Tras sus aprestos y pruebas de mar, la “Esmeralda” arribó a Falmouth, en el sureste de Gran Bretaña, desde donde zarpó a Chile el 18 de agosto de 1856. Casi dos años habían pasado desde que el Comandante Robert Simpson recorriera el Támesis evaluando las mejores propuestas para dotar a Chile de su “buque a vapor, perfectamente guerrero”, el que ahora levaba anclas para poner proa a mar abierto, hacer una escala en Río de Janeiro, en la colonia de Magallanes y en Lota, para recalcar finalmente en Valparaíso el 7 de noviembre de 1856.

La llegada de la “Esmeralda” era un proyecto muy esperado por la Armada en la época, especialmente porque las unidades navales se habían reducido con la pérdida del vapor “Infatigable” en Valparaíso. Al respecto, la Memoria de Marina del año 1856, documento en que el Ministro de Marina daba cuenta al Congreso del estado de la Institución, manifestaba que “Nuestra marina militar está reducida al presente a la corbeta Constitución; los bergantines Ancud i Meteoro, el bergantín goleta Janequeo i el pontón Chile. En poco tiempo más contará con la corbeta de vapor Esmeralda de 20 cañones i de fuerza de 200 caballos que completaba su armamento en Inglaterra, según las últimas noticias, para emprender su viaje. Los ensayos que de este vapor se han hecho, han dado resultados mui satisfactorios.”



La “Esmeralda” se integra a la flota

Para la década de 1850, la Armada tenía una organización muy diferente a la actualidad. Regida por la ordenanza española de 1802 y que la Institución había adoptado como propia, la Marina era administrada por el intendente de Valparaíso, mientras que la Escuadra se movilizaba solamente en caso de conflicto; en tiempos de paz, los buques quedaban bajo el mando del Departamento de Marina, especie de Zona Naval única con asiento en Valparaíso. Este mando fue el que encomendó las primeras comisiones del buque, y la Memoria del año 1857 mencionaba que “La llegada de la Corbeta de Vapor a hélice Esmeralda i la noticia de la compra de otro buque de vapor de guerra en Inglaterra, contribuyeron en mucha parte, a restituirle su antiguo espíritu i a infundirle la esperanza de un campo estenso de útiles servicios.”

Sin duda, el General Manuel García, Ministro de Marina en la época, no estaba equivocado en sus apreciaciones, ya que la nueva unidad se comisionaba en una época de cambios tecnológicos, pero también de consolidación territorial para nuestro país, considerando que las redes ferroviarias y camineras longitudinales eran una aspiración que tardaría años en materializarse. Precisamente para hacer frente a esos nuevos desafíos es que en 1858 se reabrió la Escuela Naval, incorporándose un grupo de cadetes navales que más tarde estarían ligados fuertemente a la recién llegada corbeta: el llamado “Curso de los Héroes”, compuesto por marinos como Arturo Prat, Juan José Latorre, Carlos Condell, Luis Uribe y Jorge Montt, realizaron su instrucción práctica a bordo de la “Esmeralda”, pero también algunos de ellos combatieron defendiendo el pabellón patrio en esta nave.

El bautismo de fuego de la “Esmeralda” tampoco estuvo lejano a su recalada inaugural: en 1859 una nueva conmoción interna ponía la alarma en el mantenimiento del orden institucional, esta vez, de la mano del caudillo copiapino Pedro León Gallo, quien movilizó un ejército que hubo de ser repelido con tropas enviadas precisamente a bordo de la “Esmeralda”, para derrotarlo finalmente en la batalla de Cerro Grande al sur de La Serena.

La “Esmeralda” participó a lo largo de sus 23 años de servicio en dos conflictos más, la guerra hispano-sudamericana de 1865 y la guerra del Pacífico en 1879, combatiendo en Papudo y Abtao, para finalmente hundirse luchando con la bandera al tope en Iquique. Sin duda cumplió con creces lo estipulado en el decreto que dispuso su construcción, es decir, haber sido un “buque a vapor perfectamente guerrero”.



La “Esmeralda” hundida

Hoy en día la vieja “mancarrona”, como así la denominaban los tripulantes de la época, descansa en el lecho marino de la bahía de Iquique. El tiempo, las condiciones de mar y, por cierto, el hombre, han hecho que las actuales condiciones del pecio Monumento Histórico Corbeta Esmeralda evoque con cierta nostalgia lo que fuera esa embarcación que, con la bandera al tope de mesana, se hundiera aquel 21 de mayo de 1879.

A través de los años se han realizado varias expediciones submarinas, ya sea para verificar el estado de conservación de la corbeta, para un especial encuentro con la historia bajo el agua o, simplemente, para rescatar algún objeto de interés patrimonial. Nos acercamos a los 150 años de la gesta de Iquique, y la Armada de Chile, mientras todavía no finalizaba el Mes del Mar, entre el 26 y el 30 de mayo de este año, tomó la Iniciativa para conducir una expedición submarina sin precedentes, la que bajo una mirada netamente patrimonial y arqueológica, tuvo por propósito conocer el real estado de la corbeta que yace en las profundidades, así como el entorno que la rodea, utilizando para ello, en esta primera etapa, solo el empleo de sofisticados equipos y robots submarinos.

Así la Armada, a través de su Comando de Rescate y Salvataje, efectuó una expedición que agrupando de manera sinérgica las capacidades de la Cuarta Zona Naval, el Museo Marítimo Nacional, el Centro de Investigación en Arqueología Marítima del Pacífico Sur Oriental (ARQMAR) y la empresa de operaciones submarinas UNDERDEEP, efectuó un levantamiento científico, patrimonial y arqueológico en miras de establecer un plan de acción referido a este pecio, el más importante de nuestro país y cuyos resultados sirvan a nivel nacional para establecer un modelo para el cuidado, preservación y puesta en valor para este tipo de monumento subacuático.

La expedición, que contó con la coordinación y autorización del Consejo de Monumentos Nacionales (CMN), el apoyo significativo del OPV “Odger”, el que se utilizó como plataforma base, y la Gobernación Marítima de Iquique, que brindó la necesaria seguridad a las operaciones diurnas y nocturnas en el lugar, permitió realizar con éxito todo lo que se había planificado.

Así, en términos generales, mediante el empleo de un vehículo modular de superficie, adaptable a las olas, no tripulado (USV – WAM V) se logró realizar distintas inspecciones y mediciones

de alta precisión en diversos puntos sobre y en cercanías del pecio, llevándose a cabo un mapeo en detalle del área. Luego, y una vez obtenida la información del fondo marino, ubicación del pecio y comprobación de profundidades adyacentes, se trabajó con los vehículos submarinos operados remotamente (ROV) los que, mediante el uso de cámaras y sonares, permitieron posicionar diversos objetos en el fondo marino, obtener información filmica relevante de la propia “Esmeralda” hundida, apreciándose con claridad a, por ejemplo, algunos cañones, anclas, mástiles, cuadernas y el estado de las cubiertas. De igual forma, se efectuaron mediciones biológicas en distintos puntos para analizar aspectos de contaminación, residuos y sedimentos que pudieran afectar la preservación futura del pecio.

En la actualidad, el Museo Marítimo Nacional alberga distintos objetos de la “Esmeralda”, desde algunos referidos a sus primeros años de servicio, como es un cañón de 32 libras, uno de los tantos que fueron instalados en Inglaterra a inicios de 1856 y que lleva el nombre de la Corbeta en una placa y las iniciales del fabricante en uno de sus muñones, hasta otros más emblemáticos que nos recuerdan el hundimiento del bajel, como por ejemplo, un reloj, loza, elementos de maniobra y otros artefactos y que han residido en la Marina por más de un siglo.

Pero bajo las aguas de Iquique reposan aún los restos de la nave, con una estructura consolidada, evidenciando el celo con el que el comandante Simpson vigiló su construcción desde que su quilla se puso en la grada del astillero en Northfleet en un lejano diciembre de 1854, restos que a través de la expedición recientemente efectuada, nos permiten tener un nuevo aliciente e impulso para que esta nave, “perfectamente guerrera” se mantenga en el tiempo y siga aportándonos a la historia y nuestro rico patrimonio cultural subacuático.



Corbeta
“Esmeralda”:
Proyecto de
Conservación
del Patrimonio
Subacuático



50 años de la Regata OFF Valparaíso

El evento ícono de la vela nacional

Entre el 17 y 19 de octubre se realizará la competencia de Vela más importante de Chile: la Regata OFF Valparaíso en su 50 versión. El clásico náutico será en el Yatch Club de Chile, en Viña del Mar, y algunas actividades en la Escuela Naval "Arturo Prat". Será el punto de encuentro de cientos de yatistas que participan en el Campeonato Nacional Oceánico y que buscan quedarse con el podio en esta nueva versión del deporte náutico. La invitación es a disfrutar de la historia y del relato de sus protagonistas.

Organizada por la Escuela Naval "Arturo Prat", esperan que este año participen alrededor de 60 embarcaciones, superando la edición 2024, la que congregó a 400 amantes de la navegación, comenta el Segundo Comandante del plantel, Capitán de Fragata Pablo Ugarte, quien agrega que "están invitadas las escuelas navales de Argentina, Brasil, Canadá, España, Estados Unidos, Inglaterra, Italia y Perú".

Serán tres días cargados de camaradería, trabajo en equipo, estrategia y pasión por el mar en una competencia que, año a año, reúne a deportistas nacionales y extranjeros, Cadetes y Grumetes en el circuito más antiguo del Campeonato Nacional Oceánico.

OFF Valparaíso 2025

En esta 50 edición, la Escuela Naval busca impulsar el deporte náutico y la competencia sana, robustecer la formación de los Cadetes de la Escuela Naval y generar un espacio de interacción entre la Armada de Chile y la comunidad.

El Jefe del Departamento de Apoyo Deportivo y Marina de la Escuela Naval, Capitán de Corbeta Eduardo Poblete, detalló algunas características de la competencia: “Considera para el viernes 17 de octubre un total de tres regatas barlovento – sotavento, o en otras palabras, se corre en tramos en contra y a favor del viento, para las clases Soto 40 y J-24 escuelas navales”.

“Entre el sábado 18 y domingo 19 se realizarán tres regatas barlovento – sotavento para, además de las clases anteriores, los IRC Regata, J-105 y J-24 general. Por otra parte, los IRC Crucero y IRC Clásicos, tendrán una travesía por la bahía de Valparaíso sentido norte el sábado y sur para el domingo”, agregó.

Respecto a las distancias, “estas varían dependiendo de las condiciones climáticas y de viento en la zona, principalmente aquellas que son barlovento – sotavento, no obstante, para la travesía, las boyas estarán posicionadas de tal forma de abarcar un total de 12 millas, es decir, poco más de 22 kilómetros, entre el Muelle Vergara, Reñaca y la Escuela Naval”, comentó.

“Nos estamos preparando desde el inicio del año, ya que en la Clase J24 gran parte de los participantes son equipos de Cadetes de Escuelas Navales de Marinas de países amigos, por lo que es importante ir organizando a nuestros Cadetes en los distintos puestos de a bordo durante los entrenamientos y evaluándolos en las competencias durante el año”, detalló el profesor del Seleccionado de Vela, Capitán de Fragata (R) Rodrigo Sepúlveda.

En tanto el Comandante Ugarte enfatiza que esta “quincuagésima edición de la Regata OFF Valparaíso honra a los veleristas que nos antecedieron al generar una instancia de competencia tradicional; es una competencia deportiva de primer nivel y también, por qué no decirlo, una instancia de camaradería, donde todos los deportistas pueden tener un espacio para compartir experiencias y seguir desarrollando la amistad de quienes tienen en común un profundo amor por la Vela”.



Un deporte exigente

“Los yates utilizan únicamente el viento como elemento propulsor pero, para un verdadero hombre de mar, es la variación del viento y las condiciones del agua, tanto como su imaginación, pericia, conocimientos e intuición lo que hacen que este deporte sea tan fascinante”; así lo describió el destacado velerista británico Richard Creagh-Osborne en su libro Así son las Regatas, en 1976.

Lo anterior es reafirmado por el Oficial del Seleccionado de Vela de la Escuela Naval, Teniente 1° Diego Silva: “La preparación es fundamental en el éxito de una regata. La tolerancia a la frustración es muy importante: a veces todas las acciones pueden salir perfectas, pero basta que las condiciones meteorológicas cambien y el resultado es completamente distinto”.

Desde la docencia, el Comandante Sepúlveda aseguró que los Cadetes deben tener “una actitud permanente de superación y dedicación para comprender y aplicar correctamente los aspectos técnicos del velero y su interacción con los otros competidores. Las competencias exigen dedicar fines de semanas y, en algunos casos, semanas de vacaciones”

Por su parte, la Cadete de Tercer Año Sofía Meza Palacios, quien integra el Seleccionado desde 2023 y actualmente es tripulación del yate “Caleuche”, dedica más de seis horas a la semana para entrenar en la Casa de Yates de la Escuela Naval, ubicada en el sector de Recreo, Viña del Mar. “La preparación es determinante, pero también conocer el medio y sus condiciones. A la mar hay que tenerle respeto, uno no puede ir desconcentrado. Un descuido puede significar mucho para la integridad propia y la del equipo”, aseguró, previo a su participación en la OFF Valparaíso 2025.



Su compañero de Seleccionado y timonel de J-24, el Cadete de Segundo Año Joaquín Roca, explicó que algunos aspectos para mantener la seguridad son “la coordinación y comunicación entre los Cadetes. Siempre hacemos una breve reunión donde organizamos qué es lo que vamos a hacer, qué queremos conseguir y algunos consejos o procedimientos para evitar cualquier eventualidad”.

En caso de algún evento o que “las condiciones no sean seguras para los Cadetes, se deben orientar las actividades con el material de vela en tierra, lo que permite conocer en detalle sus elementos, funciones y cuidados, con mayor calma, sin la presión que se tiene durante la navegación”, concluyó el Comandante Sepúlveda.



Aprendizaje y experiencia

Cada uno de los duelos entre embarcaciones son liderados por hombres y mujeres con dedicación y amor por el mar. En el caso de la Escuela Naval, son 50 personas las que integran el Seleccionado de Vela: 32 Cadetes de Primero a Cuarto Año y 18 como personal de apoyo y dotación.

Para cada maniobra es necesario un aprendizaje que va desde lo teórico a lo práctico. Lo primero es en la sala de clases y bajo un estricto código aplicado por la Federación Internacional de Vela. Lo segundo, a bordo; conocer in situ el conjunto de aparejos, partes de un yate y su funcionamiento es clave para que los navegantes sepan qué hacer.

La Escuela Naval posee una variedad de embarcaciones que le permiten a quienes se convertirán en futuros Oficiales de Marina competir y representar al plantel en la agenda náutica de Chile: “En general, los Cadetes inician su aprendizaje en embarcaciones de la clase ILCA. Posteriormente, los veleros de la clase Magnum y Raptor son utilizados para preparar el trabajo en equipo y explicar las maniobras que se aplican en las embarcaciones de mayor eslora”, explicó el Teniente Diego Silva.

Se suman los veleros de la clase J-24: “Charlie”, “Quique”, “Trepidoso”, “Triunfante”, “Mote” y “Mañueca”; el yate “Fogonazo” de la clase J-105 y el “Caleuche”, un M-37.

Gracias a la experiencia que los Cadetes van adquiriendo a lo largo de su permanencia en el Seleccionado de Vela, se les permite en su último año dirigir alguno de los equipos que compiten en los yates J-24. “Es un proceso desafiante y muy exigente en el día a día, pero el aprendizaje que obtienen tanto de navegación como del trabajo en equipo será una de sus principales herramientas como Oficiales de la Armada de Chile del mañana”, señaló el Teniente Silva.



49ª Regata Off-Valparaíso





Plan de Sostenimiento del Parque Habitacional

Un compromiso con la calidad de vida de la Familia Naval

Esta iniciativa, que contempla intervenciones de mantenimiento, reparación y renovación de inmuebles en las distintas Zonas Navales del país, busca preservar el valor del patrimonio habitacional institucional y, al mismo tiempo, garantizar espacios más seguros, confortables y dignos para el personal y su entorno familiar.

Desde Arica hasta Puerto Williams, nuestras familias navales habitan viviendas fiscales que constituyen no solo un beneficio funcional, sino también una expresión concreta del compromiso institucional con el bienestar del personal y su grupo familiar. En este contexto, el Plan de Sostenimiento del Parque Habitacional representa una acción estratégica impulsada por la Dirección de Bienestar Social de la Armada, orientada a preservar, mantener y recuperar el patrimonio habitacional, asegurando condiciones seguras y adecuadas de habitabilidad.

Este proyecto, que se desarrolla de manera progresiva en las diferentes Zonas Navales, responde a una planificación técnica, pero también a una visión de bienestar integral. Su propósito principal es extender la vida útil de los inmuebles, prevenir el deterioro estructural y mejorar la calidad de vida de las familias que residen en ellos, a través de acciones de mantención correctiva y mejoras significativas en infraestructura.

Prevenir es proteger: beneficios reales para las familias

Las intervenciones han abarcado reparaciones de techumbres, renovación de instalaciones eléctricas y sanitarias, reposición de ventanas, trabajos de aislación térmica y pintura exterior e interior, entre otros arreglos esenciales.

Más allá del alcance técnico de las intervenciones, es fundamental recoger la experiencia directa de quienes habitan las viviendas fiscales, para comprender el impacto real que estas mejoras tienen en su vida cotidiana y en la dinámica familiar.

La Cabo 2° Betzabet Rojas Chandía, dotación de la Fragata “Almirante Williams” y residente de la Población Primer sector de Gómez Carreño, destaca el valor de las obras ejecutadas en su vivienda: “La calidad de vida en nuestro hogar ha mejorado significativamente. Se renovaron clóset, lavaplatos, tina, puertas, lavamanos y el WC”. Pero, sin duda, lo que marcó la diferencia fue el revestimiento interior y el cambio de piso. “Al reducir la humedad y eliminar los hongos, bajó considerablemente el riesgo de contraer enfermedades respiratorias para mi familia”, comenta.

Desde Viña del Mar, el Capitán de Corbeta LT Juan Paulo Leiva Costa, dotación de la Gobernación Marítima de Valparaíso y domiciliado del Edificio Quillahua, también resalta los beneficios de la intervención: “En nuestro caso, se reemplazó un ventanal antiguo por uno nuevo de termopanel. Gracias a eso pudimos habilitar una habitación que antes usábamos solo como bodega para que uno de nuestros hijos tuviera su propio espacio. Las filtraciones, el frío y la humedad quedaron atrás. Fue un cambio que impactó directamente en nuestro bienestar diario”.

En el extremo sur del país, en Punta Arenas, Jéssica Demierre Rojas, cónyuge del Teniente 2° OM Daniel Chureo Meliqueo, dotación del Rompehielos “Almirante Viel” y habitante de la Población “Las Naciones”, comparte su experiencia. “Con la instalación de ventanas termopanel nuestra casa es mucho más segura y cálida. Ya no entra el viento como antes y, además, hemos notado un importante ahorro en el consumo de gas”.

Corresponsabilidad habitacional

“El parque habitacional fiscal es un patrimonio que requiere no solo inversión permanente, sino también una cultura de corresponsabilidad entre la Armada de Chile y quienes hacen uso de estas viviendas. En ese sentido, el Plan de Sostentamiento no se limita a la ejecución de obras, sino que también promueve una visión compartida respecto al cuidado, uso adecuado y mantención preventiva de los inmuebles, como parte de un compromiso mutuo”, destaca el Director de Bienestar Social, Comodoro Alejandro Arrieta de la Maza.

La Dirección de Bienestar Social continúa avanzando en la implementación de este plan, con una mirada integral que combina gestión técnica, eficiencia en el uso de los recursos y sensibilidad hacia las necesidades reales de la familia naval. Cada proyecto ejecutado es parte de un esfuerzo mayor por consolidar una política habitacional moderna, responsable y centrada en las personas.



Entidad fue creada en 2002

Nueva presidenta de la Fundación "Blanca Estela"



Roxana Mery Casella asumió el liderazgo de esta relevante obra solidaria.

Desde mediados de junio pasado, la Fundación "Blanca Estela" cuenta con una nueva presidenta: Roxana Mery Casella, esposa del Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Fernando Cabrera Salazar, quien asumió el liderazgo de la entidad con la convicción de fortalecer y proyectar su labor solidaria en beneficio de la Familia Naval.

Con casi tres décadas de trayectoria profesional vinculada a la educación inicial en los jardines infantiles y salas cunas del Servicio de Bienestar Social de la Armada, la actual presidenta cuenta con una profunda comprensión de las necesidades de la comunidad naval y un compromiso sólido con el bienestar de sus integrantes.

Su llegada marca el inicio de una nueva etapa para la Fundación, que da continuidad al valioso legado de sus antecesoras, reafirmando el compromiso con la cercanía, el trabajo colaborativo y el desarrollo de iniciativas significativas que impacten positivamente en la calidad de vida de las familias.

Durante sus primeros meses de gestión, Roxana Mery Casella ha sostenido reuniones estratégicas con los equipos de trabajo, impulsado acciones de fortalecimiento institucional y participado activamente en diversas actividades de difusión y vinculación.





Entre los hitos más relevantes de este período destacan la reunión con la fundadora de la Fundación Blanca Estela, Maxie Iturriaga Feilmann, con quien compartió una instancia cargada de simbolismo y emotividad, donde se abordó la proyección de la obra solidaria que ha acompañado por décadas a la Familia Naval.

También se reunió con el Condestable Mayor de la Armada, Suboficial Mayor Guido Palma Loyola, con quien sostuvo una enriquecedora conversación en torno al valioso rol de la Fundación “Blanca Estela” en el acompañamiento y apoyo a los servidores y sus familias, especialmente en contextos de mayor vulnerabilidad.

Participó en la conmemoración del 50 aniversario del Centro de Rehabilitación “Dalegría”, donde la fundación desarrolla una significativa labor de voluntariado que se realiza junto a los hijos de la Familia Naval que allí enfrentan sus procesos de rehabilitación, entregando apoyo afectivo y compañía.

Ha estado presente en importantes acciones solidarias, como la donación de equipamiento para el servicio de kinesiología del Hospital Naval “Almirante Nef” de Viña del Mar, además de la entrega de sillas de ruedas al mismo establecimiento y al Centro de Atención Primaria de Salud (CAPS) de Viña del Mar, contribuyendo de manera concreta a mejorar la atención y calidad de vida de pacientes navales.

“Además, la presidenta, ha realizado visitas a las diferentes zonas navales, con el objetivo de fortalecer el vínculo con la comunidad naval, reunirse con los Suboficiales Mayores y difundir la labor que “Blanca Estela” desarrolla en apoyo a las familias de la Armada. Instancias que, además, han permitido consolidar el vínculo con las voluntarias de las filiales, reforzar el trabajo en equipo y promover la incorporación de nuevos socios, quienes con su apoyo contribuyen a potenciar las acciones solidarias que se realizan a lo largo del país”.

“Nuestro desafío es seguir consolidando una Fundación cercana, activa y con sentido de comunidad. Queremos que cada familia sienta que “Blanca Estela” está presente, que cuenta con nosotros y que juntos podemos generar cambios concretos”, expresó la presidenta.

“Los invito a formar parte activa de esta obra: hacerse socio o socia de la Fundación “Blanca Estela” no solo es un acto de generosidad, sino también una forma concreta de cuidar a los nuestros, de retribuir con humanidad y solidaridad a quienes, en algún momento podrían necesitarlo”, concluyó.

“Blanca Estela” reafirma con este nuevo liderazgo su compromiso con el servicio, la solidaridad y la construcción de redes de apoyo para la Familia Naval. La gestión de Roxana Mery Casella ya comienza a proyectar nuevos desafíos que buscarán potenciar la labor desplegada por más de 23 años.

<https://www.fundacionblancaestela.cl/>



Cadete

Juan José Middleton Sepúlveda

Segundo Año / Escuela Naval "Arturo Prat"

En Curicó, cuando era niño, quería ser futbolista, me gustaba ver ganar a la selección y las emociones que provocaba en la gente cada triunfo, pero en una conversación que tuve con mi hermano, quien participó en una actividad de Puertas Abiertas de la Escuela Naval y me contó su experiencia, dije esto es lo que quiero: servir a la Patria.

Estaba en Segundo Medio cuando comencé a prepararme para postular a la Escuela Naval "Arturo Prat", me propuse como meta ser parte de la Armada de Chile. Al inicio, pensé ser Infante de Marina, por todo el desarrollo físico, el despliegue en operaciones anfibias, el apoyo que realizan a la ciudadanía cada vez que es necesario y todo lo implica ser 'cosaco', pero a medida que fui avanzando y conociendo los ramos hubo un cambio de rumbo y hoy soy parte del escalafón Ejecutivo.

Durante mi proceso formativo, tuve el honor de recibir el Parche Triple, una distinción que reúne tres importantes reconocimientos: Calificación Sobresaliente, Lista de Mérito y Deportista Distinguido. Esta condecoración se otorga a Cadetes que mantienen un desempeño destacado en los seis pilares del modelo de formación de la Escuela Naval: académico, cultural, deportivo, físico-militar, profesional y valórico. Recibir este reconocimiento fue para mí un reflejo del compromiso diario con la excelencia y el desarrollo integral.

Debido a estos méritos, fui seleccionado para participar en un programa de intercambio con la Academia Naval de Annapolis, en Estados Unidos. Esta es una de las instituciones navales más prestigiosas del mundo, y el hecho de representar a la Armada de Chile en ese contexto es un privilegio. Compartir con futuros Oficiales de la Marina estadounidense me permitirá ampliar horizontes, reforzar mi compromiso profesional y proyectar mi carrera con una visión más global.

Además, soy Seleccionado de Triatlón. El deporte ha sido siempre una parte esencial de mi vida, y en la Escuela he podido mantener ese vínculo, gracias al apoyo constante de mis superiores. Entrenar me permite desconectarme, enfocarme y superarme cada día. En esta disciplina encontré también un grupo que se ha convertido en una segunda familia.

Todo esto es posible gracias al respaldo de mi familia, que ha estado presente en cada etapa de este camino. Hoy, con gratitud y convicción, puedo decir que ser Cadete de la Escuela Naval "Arturo Prat" no solo me ha formado como futuro Oficial, sino también como persona. Este camino exige esfuerzo, disciplina y vocación, pero también entrega grandes satisfacciones. Servir a la Patria es, sin duda, el mayor honor que uno puede tener.



Palabras del Condestable Mayor

En septiembre, nos embarga el patriotismo en su máxima expresión, la representatividad nacional expresada como “chilenidad” y el amor a nuestra patria, que puede o no habernos visto nacer, es transversal e indiscutible. El sentimiento de amor a nuestra tierra, es manifestado y expresado por toda la sociedad en plenitud, desde Arica al Territorio Chileno Antártico, chilenas y chilenos nos rendimos al sentimiento de pertenencia, apego e identidad.

La chilenidad se manifiesta de diferentes formas, ya que Chile al ser un país diverso en su geografía, expone su identidad en distintas expresiones de acuerdo a su área geográfica o región, influencias heredadas desde nuestros pueblos originarios y, otras, debido a la influencia de la colonización española.

En lo particular, para este Condestable Mayor, la chilenidad no es otra cosa que el cariño y respeto a nuestra tierra, su historia y el recuerdo de aquellos héroes que forjaron los cimientos de la Patria y, que gracias a los cuales, podemos decir con orgullo que hoy en día Chile es conocido a nivel mundial como un país independiente, próspero y en pleno desarrollo. Lo anterior, se manifiesta a través del izamiento de nuestro Pabellón Nacional en nuestros hogares y edificios públicos, el lenguaje, la gastronomía, las tradiciones orales y juegos típicos, entre otros.

Los marinos de Chile somos llamados a ser custodios permanentes y difusores de todas estas expresiones, junto a nuestras familias, amigos, vecinos y comunidades. En este aspecto, las nuevas generaciones tienen especial relevancia, ya que ellos serán quienes preserven estas tradiciones a lo largo de la historia. Es de esperar que, entre todos, podamos teñir nuestras poblaciones, comunas, ciudades y regiones, con el blanco, azul y rojo de nuestra bandera. Como marinos, el patriotismo está ligado íntimamente al “ETHOS NAVAL”, siendo una obligación inherente el practicarlo y fomentarlo.

En otros ámbitos de la Institución, en septiembre igualmente se cierran algunos ciclos, como son las sesiones de las Juntas de Selección de Oficiales y Gente de Mar, cuotas de retiro (LAR); y también comienzan otros, como la emisión de las Órdenes de Transbordo, a través de las cuales la institución y su personal comienza ya a proyectarse para el año que viene, la familia naval inicia las gestiones para los nuevos desafíos, como lo es por ejemplo el proceso de selección a los colegios para el año 2026 y los trámites para quienes serán trasladados a otras zonas navales.

Y por qué no mencionar también, el no menos esperado cambio de las estaciones, desde el invierno a la primavera. La primavera, que despierta la vida dormida durante el invierno, las flores brotan y llenan de color los paisajes, mientras los árboles se visten de verde. El clima se vuelve más cálido, invitándonos a salir y disfrutar del sol, nos sentimos más alegres y energéticos, contagiados por la renovación de la naturaleza. Todo parece renacer con esperanza y vitalidad.

Que nuestro espíritu patriótico se extienda por el resto del año. Mantengamos siempre un comportamiento ejemplar, para que la sociedad se sienta orgullosa y sepa que los marinos somos dignos herederos de nuestros héroes de antaño y de nuestras tradiciones.



**Suboficial Mayor
Guido Palma Loyola
Condestable Mayor de la Armada**

Reflexiones Espirituales

CATÓLICA

Nuestra patria ha nacido a los pies del misterio de la cruz y su nacimiento ha sido encomendado desde los albores de la independencia a la protección de la Santísima Virgen del Carmen, la cual nos ha acompañado durante la historia patria y nos ha iluminado en la virtud de la esperanza; la cual se constituye en la gran fuerza que mueve los destinos de Chile.

La esperanza ha sido la gran virtud teologal que ha acompañado el devenir de los chilenos. Esta virtud nace de la gran gratitud que tiene el pueblo de Chile por el don de esta tierra hermosa que nos ha visto nacer; la gratitud, admiración y reconocimiento a Dios del Amor, por esta patria nuestra y por todas las personas que la habitan. Por eso, en septiembre cantamos a Dios Altísimo el solemne Te Deum.

Nuestra patria, como versaba Gabriela Mistral, se manifiesta como gran Oficio del Creador. Dios nos ha regalado, la grandeza de nuestros mares que bañan las costas desde el Territorio Chileno Antártico hasta las playas del Norte Grande, pasando por miles de islas que son un canto a

la creación. A puesto a nuestros pies los ríos, lagos, lagunas y glaciares con sus apreciadas aguas que son fundamentales para nuestra existencia. Y, sobre todo, nos ha regalado el don de la vida, que es el alma de nuestro pueblo, con chilenos inteligentes, esforzados, valientes, francos y leales. Hombres y mujeres de bien.

Nuestra Institución, la Armada de Chile, desde su nacimiento, también ha aportado esperanza a la patria, tanta esperanza manifestada en cada uno de los marinos que se han formado para servirla y han jurado estar dispuesto a dar la vida por ella; tanto trabajo y entrega de los marinos y de sus familias en la misión que la Armada tiene en el corazón de la nación chilena. Encomendémonos al Señor y a la Intercesión de Nuestra Señora del Carmen, para que nos siga regalando la virtud de la esperanza, ¡Viva Chile!

Presbítero Fernando Jarpa Parada
Capellán Jefe del Servicio Religioso de la Armada

EVANGÉLICA

Los invito a reflexionar sobre nuestra identidad y sobre el legado de quienes forjaron nuestra Independencia. Los hechos de 1810, marcados por la inestabilidad en Europa y el apresamiento del rey Fernando VII, impulsaron a quienes vivían en estas tierras el anhelo de libertad. Fue así como, mediante un Cabildo abierto en septiembre de ese año, se dieron primeros pasos hacia la Independencia, la que finalmente se concretó en febrero de 1818, con la firma del acta que nos presentó al mundo como una nación libre y soberana.

Sin embargo, la patria no se construye solo con fechas históricas. La patria no es solo su territorio ni sus riquezas naturales: es su gente, su historia, su cultura. Y el patriotismo no es solo un sentimiento, sino una actitud activa, una virtud que se demuestra sirviendo al país con convicción y responsabilidad.

Quienes servimos en la Armada de Chile tenemos el privilegio de vivir ese patriotismo de manera concreta cada día, poniendo nuestras capacidades al servicio del país con compromiso, disciplina

y sentido del deber. Pero el amor a la patria no es exclusivo de una institución: es una vocación que todos, desde nuestros distintos roles, estamos llamados a cultivar con responsabilidad y constancia.

Como hombre de fe y ministro del Evangelio de Jesucristo, reconozco que nada de lo que somos, ni lo que hemos alcanzado sería posible sin la misericordia de Dios. Es Dios quien sostiene nuestra patria, recordando las palabras de Jesús: "Sin mí, nada podéis hacer".

Y el Salmo 33:12 nos recuerda con claridad esta verdad profunda: "Bienaventurada la nación cuyo Dios es Jehová, el pueblo que él escogió como heredad para sí." Que nunca dejemos de confiar en esa promesa, y que el amor por nuestra patria, sostenido por la fe, sea una llama que nunca se apague y que nuestro compromiso con Chile sea permanente, firme y arraigado en el corazón.

Rvdo. Vladimir Recabarren Esparza
Capellán Nacional Evangélico de la Armada de Chile.

PRINCIPALES EFEMÉRIDES

Septiembre

1 Septiembre	Inauguración Faro Cabo Carranza, Constitución, 1895 (130 años)
5 Septiembre	Día del Reservista Naval, 1900 (125 años)
9 Septiembre	Izamiento Pabellón Nacional SS-23 "O'Higgins", 2005 (20 años)
12 Septiembre	Izamiento Pabellón Nacional LSG-1611 "Concepción", 2000 (25 años)
17 Septiembre	Inauguración Monumento Primer Zarpe de la Escuadra Nacional, Valparaíso, 1910 (115 años)
18 Septiembre	Primera Junta Nacional de Gobierno, 1810 (215 años)
19 Septiembre	"Día de las Glorias del Ejército", 1915 (110 años)

Octubre

14 Octubre	Día del Empleado Civil de la Armada, 1915 (110 años)
15 Octubre	Hospital Naval "Almirante Adriaola", Talcahuano, 1980 (45 años)
19 Octubre	Aniversario de la Especialidad de Maniobras, 1955 (70 años)
21 Octubre	Descubrimiento del Estrecho de Magallanes, 1520 (505 años)

Noviembre

5 Noviembre	Creación del Comando de Fuerzas Especiales de la Armada, 2005 (20 años)
5 Noviembre	Captura de la "Esmeralda" en el Callao, 1820 (205 años)
6 Noviembre	Incorporación del Territorio Chileno Antártico, 1940 (85 años)
11 Noviembre	Aniversario de las Asistentes Sociales de la Armada, 1950 (75 años)
26 Noviembre	Combate Naval de Papudo y Captura de la Goleta "Covadonga", 1865 (160 años)
28 Noviembre	Servicio de Información y Administración de Mantenimiento de la Armada (Servimada), 1975 (50 años)



Especialidad de Maniobras





Síguenos



@armada_chile



@Armada_chile



@armadadechile



@armadachile



@armadachile



Radio naval



Visítanos en

www.revistavigia.cl



video de la

Gran Parada Militar 2025