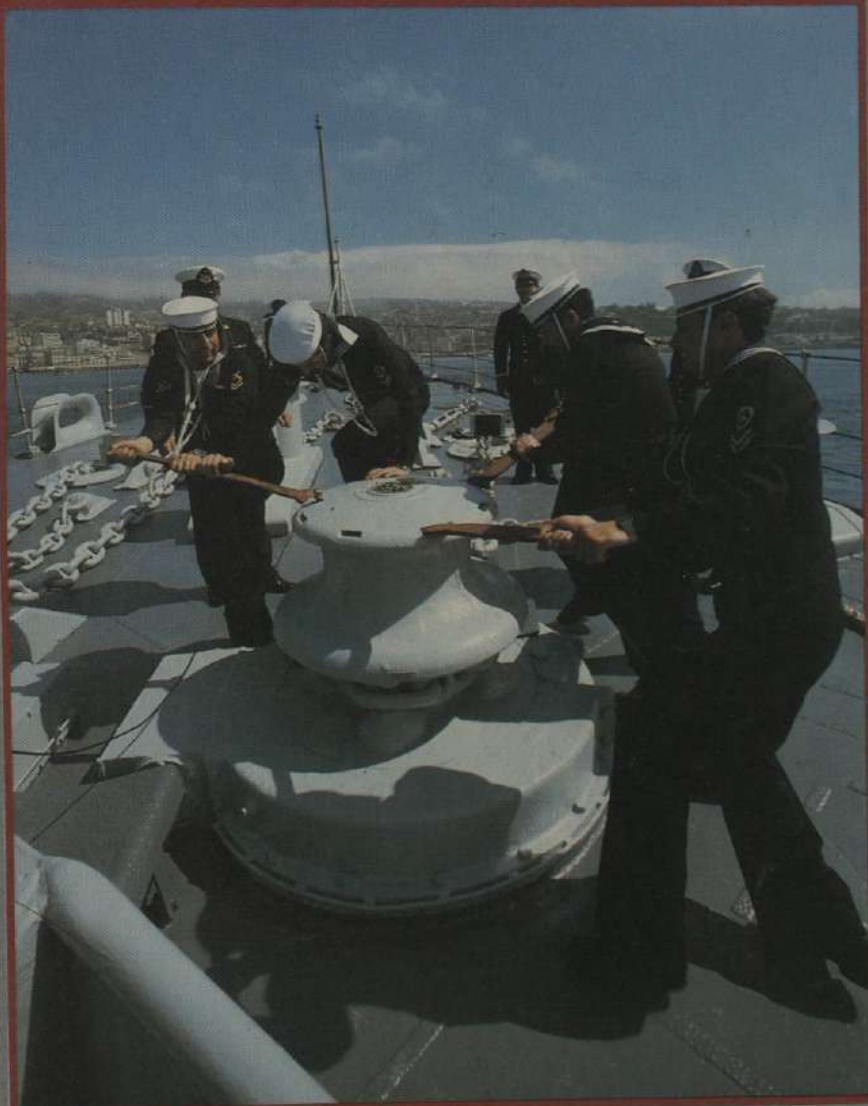


Nº 2 - Julio - 1985

VIGIA

REVISTA DE LA ARMADA DE CHILE





Este mes saludamos, por sus respectivos aniversarios a la Especialidad de Ingeniería Naval (Tapa 2), Especialidad de Submarinos (páginas centrales) y Escuela de Grumetes (Tapa 3).



Como una grata coincidencia calificó el Almirante José Toribio Merino la publicación del primer número de VIGIA dedicada a la familia naval, con la "Revista de Marina", que el mismo día de nuestra presentación al Comandante en Jefe de la Armada cumplió su centenario. En la foto el Almirante Merino recibe de manos del Director de VIGIA, Capitán de Navío Alfonso Herrera Correa, la primera revista, en presencia del equipo editorial.

En la imprenta, el equipo de VIGIA revisa el material que se está procesando y que salió a circulación el 28 de junio último.



VIGIA

REVISTA DE LA ARMADA DE CHILE

LA ARMADA HOY:	4
RECORDEMOS EN UN DIA...	9
TEMA DE FONDO / ¡Bajo las olas!	10
HISTORIA / Un ingeniero con jota	18
ENTREVISTA / C.F.O.M. Luis Barriaga Amstrin	20
LUKAS	23
BUQUES DE LA ARMADA / Chile logra el dominio del mar	24
INTERESES MARITIMOS / La pesca en Chile	28
ACTUALIDAD / Karen Ann Quinley	33
MUNDO NAVAL / Visita de Juan Pablo II a Holanda	34
CINTURON DE SEGURIDAD	36
VALORES, COSTUMBRES Y TRADICIONES / Un niño...	38
REPORTAJE / Escuela de Grumetes	40
CRONICA / Mario Arnello	44
LA ARMADA HOY	46
CORREO	51
INFORMACION EXTERIOR / Tiar	52

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

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

Nº 2 - Julio - 1985



A bordo es indispensable una estrecha colaboración. "Vigia" también requiere de la activa participación de la familia Naval.



— TEMA DE FONDO. PAG. 10-18



INTERESES MARITIMOS. PAG. 28-32



— REPORTAJE. PAG. 40-43

Nota del Editor.

"VIGIA", solicita a todos quienes colaboran con nuestra Revista, envíen el material fotográfico en blanco y negro. Ello obedece a razones exclusivamente técnicas. Agradeceremos atender esta petición con el objeto de facilitar y mejorar la calidad de la impresión. Al mismo tiempo deseamos informarles que también pueden enviarnos antecedentes sobre diversos hechos que se registren en sus respectivas zonas, aunque no sean acompañadas de fotografías. Estas notas pueden ser utilizadas por la redacción como "breves".

Con la publicación del primer número de la Revista VIGIA se vio cristalizada la iniciativa del mando naval de contar con un medio de expresión escrita que ofreciera artículos e informaciones relacionadas con las tareas básicas de la conducción naval y del progreso técnico de nuestro quehacer institucional.

Dicho órgano de difusión pretende divulgar todos aquellos aspectos, teorías, doctrinas y razonamientos que justifica la organización de la Armada, tratando de estimular la participación colectiva de todos sus integrantes.

Aparece conveniente señalar que se ha obtenido un aporte considerable de colaboraciones, que favorecen al enriquecimiento de la revista, satisfaciendo plenamente sus diferentes áreas de interés. Esto permite incentivar las acciones individuales tendientes a incorporar las diversas actividades que cumplen los marinos chilenos a las páginas de esta naciente edición.

Este medio de comunicación debe constituir un enlace de aproximación entre las dotaciones de las diversas unidades y reparaciones, que con su labor eminentemente profesional y fortalecimiento de la moral, constituyen un baluarte en el devenir institucional y valioso patrimonio.

Estamos confiados que día a día las colaboraciones aumentarán en número. Ellas contribuyen al cimiento sobre el que descansa esta publicación, cuya intención es reflejar con permanente interés los logros alcanzados por esta gran familia naval.

1ª ZONA NAVAL

GENTE DE MAR, A CARGO DEL TENIENTE PRIMERO I.M., BELISARIO MADRID RODRIGUEZ, DEL DESTACAMENTO I.M. N° 1 "LYNCH", PARTICIPO EN UNA ACCION CIVICA, CON MOTIVO DE SU NUEVO ANIVERSARIO. EL OPERATIVO FUE ORIENTADO A SOLUCIONAR UNA SERIE DE PROBLEMAS EN LAS ESCUELAS F-81 Y F-85 Y CONTO CON ESPECIALISTAS DE ELECTRICIDAD, ENFERMERIA, PELUQUERIA Y CARPINTERIA. (Foto N° 1)

SUMINISTRAR LOS ELEMENTOS NECESARIOS A LAS DIFERENTES UNIDADES DE LA FUERZA, EN EL MOMENTO OPORTUNO, EN EL LUGAR PRECISO, EN LA CANTIDAD REQUERIDA Y CALIDAD ADECUADA, CON EL FIN DE SOSTENER Y PERMITIR LA OPERACION DE LA FUERZA ES LA MISION DEL CUERPO DE ABASTECIMIENTO DE LA ARMADA, QUE EL 15 DE JUNIO ULTIMO CONMEMORO SU 167° ANIVERSARIO. EN EL CUMPLIMIENTO DE ESTAS TAREAS LA DIRECCION DE ABASTECIMIENTO Y CONTABILIDAD ES EL ORGANISMO RECTOR QUE DEBE VELAR POR LA MANTENCION DEL LEGADO DEL CUERPO DE ABASTECIMIENTO. ELLO IMPLICA QUE EN CUALQUIER PLANIFICACION OPERATIVA Y ADMINISTRATIVA EN LA INSTITUCION EL OFICIAL, PERSONAL Y MATERIAL DE ABASTECIMIENTO "ESTUVO, ESTA Y ESTARA SIEMPRE PRESENTE". EN LA FOTO, LA ESCUELA DE ABASTECIMIENTO Y SERVICIOS, QUE CUMPLIO OCHO AÑOS DE VIDA, COMO REPARTICION AUTONOMA, RECIBIO UN NUEVO ESTANDARTE NACIONAL DE PARTE DE OFICIALES EN RETIRO. (Foto N° 2)



INTERNADO ESPECIAL "GOMEZ CARREÑO", DEPENDIENTE DEL DEPARTAMENTO DE BIENESTAR SOCIAL DE VALPARAISO, CELEBRO SUS 10 AÑOS DE VIDA, ATENDIENDO LA REHABILITACION DE MENORES CON PROBLEMAS DE APRENDIZAJE. EN LA OPORTUNIDAD ESTUVO PRESENTE LA SEÑORA MARGARITA RIOFRIO DE MERINO Y ESPOSAS DE ALMIRANTES. (Foto N° 4)



EL COMANDANTE EN JEFE DE LA PRIMERA ZONA NAVAL, VICEALMIRANTE HERNAN RIVERA CALDERON, ENTREGO A LA MUNICIPALIDAD DE VALPARAISO UN APORTE DONADO POR EL CLUB DE YATES DE VIÑA DEL MAR, EN BENEFICIO DE LOS DAMNIFICADOS. (Foto N° 3)

VICEALMIRANTE HERNAN RIVERA CALDERON RECIBE LA VISITA DEL SUB-JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA ARGENTINA, CONTRALMIRANTE MAXIMO RIVERO KELLY. (FOTO 5).



AGREGADOS NAVALES, MILITARES Y AERONAUTICOS ACREDITADOS EN NUESTRO PAIS VISITARON LA ESCUELA NAVAL, COMO PARTE DE SUS ACTIVIDADES PROFESIONALES DE CONOCIMIENTO PROGRAMADOS POR LA INSTITUCION. (Foto N° 6)

CON LA ENTREGA DE UNA MEDALLA AL ALMIRANTE JOSE TORIBIO MERINO, SE CONMEMORO EN EL CLUB NAVAL, EL CENTENARIO DE LA REVISTA MARINA. VAYA PARA ELLOS UN ESPECIAL SALUDO Y LOS MEJORES DESEOS DE EXITO A ESTA ANTIGUA PUBLICACION. (Foto N° 7)

CON LA INTERVENCION DEL DIRECTOR DE LA ESCUELA DE INGENIERIA NAVAL, LA ESPECIALIDAD DE INGENIERIA NAVAL, CONMEMORO SUS 96 AÑOS LOS QUE FUERON CELEBRADOS CON UNA CEREMONIA MILITAR ENCABEZADA POR EL COMANDANTE EN JEFE DE LA PRIMERA ZONA NAVAL, VICEALMIRANTE HERNAN RIVERA CALDERON. (Foto N° 8)



LA GUARNICION NAVAL DE SANTIAGO, POR INTERMEDIO DE LA BRIGADA DE REPARACIONES DEL DEPARTAMENTO DE BIENESTAR, DESARROLLO CONJUNTAMENTE CON PADRES Y APODERADOS DE LA ESCUELA D N° 57 "CARLOS CONDELL DE LA HAZA" UN OPERATIVO DE APOYO A DICHO ESTABLECIMIENTO. (Foto N° 9)



EL DIRECTOR DE INSTRUCCION DE LA ARMADA DE ECUADOR, CONTRALMIRANTE GUILLERMO DUEÑAS ITURRALDE, VISITO LA ESCUELA DE INGENIERIA NAVAL, OPORTUNIDAD EN QUE RECIBIO INFORMACION RESPECTO DE LOS DIFERENTES CURSOS QUE SE DICTAN EN EL PLANTEL. EL ALMIRANTE DUEÑAS SALUDO AL TENIENTE DE NAVIO, PABLO ESTRELLA PAEZ, Y TENIENTE DE FRAGATA, EDUARDO VEGA CEDEÑO Y AL CABO PRIMERO, MOISES LOPEZ PINO. LOS TRES ECUATORIANOS QUIENES EFECTUAN CURSOS EN CHILE. EN LA FOTO, EL ALTO OFICIAL EXTRANJERO FIRMA EL LIBRO DE VISITAS ILUSTRES, ACOMPAÑADO DEL DIRECTOR DE LA ESCUELA. (Foto N° 10)

INTEGRANTES DE LA ESCUELA DE INFANTERIA DE MARINA, "COMANDANTE JAIME CHARLES", PARTICIPA EN FAENAS DE REMOCION DE ESCOMBROS EN LA QUINTA REGION. ADEMAS DESARROLLO UNA AMPLIA LABOR SOCIAL REPARANDO CASAS DESTRUIDAS Y DEMOLIENDO EDIFICIOS Y VIVIENDAS QUE RESULTARON DAÑADAS A RAIZ DEL TERREMOTO DEL 3 DE MARZO ULTIMO. (Foto N° 11)



EL CONTRALMIRANTE ARI ACUÑA FIGUEROA, SE DIRIGE A LOS ASISTENTES EN EL ACTO CONMEMORATIVO, EFECTUADO EL 14 DE JUNIO EN LA ESCUELA DE INFANTERIA DE MARINA, EL QUE FUE ENCABEZADO POR EL COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA, ALMIRANTE JOSE TORIBIO MERINO CASTRO. (Foto N° 13)

UNA CONFERENCIA SOBRE EL TEMA "LAS BASES DE LA CIVILIZACION Y CULTURAS OCCIDENTALES", OFRECIO EN LA ESCUELA DE INGENIERIA NAVAL EL REVERENDO PADRE OSVALDO LIRA. EN LA FOTO, EL RELIGIOSO RECIBE UN OBJETO RECORDATORIO. (Foto N° 12)

"ACTUALIDAD DE BRASIL, SITUACION CENTROAMERICANA Y SITUACION DEL PACIFICO SUR, FUERON LOS TEMAS QUE TRATO EL DESTACADO COMENTARISTA INTERNACIONAL JOSE MARIA NAVASAL. EN LA FOTO, EL DIRECTOR C.N. DOUGLAS ASHCROFT ENTREGA UN RECUERDO AL CONOCIDO PERIODISTA. (FOTO 14).

OFICIALES DEL BUQUE ESCUELA ECUATORIANO "GUAYAS", OBSERVAN ENTRENAMIENTO DEL PERSONAL DE INFANTERIA DE MARINA RESPECTO DE LA FORMACION DEL PARACAIDISMO BASICO NAVAL. (Foto N° 15)

EL COMANDANTE GENERAL DEL CUERPO DE INFANTERIA DE MARINA, CONTRALMIRANTE ARI ACUÑA, PASA REVISTA DE TENIDA AZUL AL PERSONAL DE LA ESCUELA DE INFANTERIA DE MARINA DEL "COMANDANTE JAIME CHARLES", EL 4 DE JUNIO ULTIMO. (Foto N° 16)

FAROS

El ocho de mayo pasado, comenzó a funcionar el FARO ISLOTE SNIPE. Se trata de una torre plástica de fibra de vidrio de cinco metros de altura, con una visibilidad de 360 grados y un alcance luminoso de 9 millas. El nuevo faro fue instalado en cuatro días por personal gente de mar, especialista. La decisión se adoptó a comienzos de mayo luego de la firma del tratado de paz con Argentina. En la oportunidad se asignó a la Gobernación Marítima de Navarino, la tarea de instalar el faro en la Isla Snipe, el cual fue tiempo atrás un mudo testigo de la decisión de defender y cautelar la soberanía de Chile. El mismo equipo que cumplió esta tarea, también efectuó labores destinadas a mejorar la navegación en aguas australes. Se trató del cambio del sistema de iluminación que permitió con la estructura existente, aumentar el alcance luminoso de 5,5 a 16 millas. Asimismo se aumentó el tiempo de duración, gracias a la instalación de un termogenerador para cargar baterías.

SECRETARIA NACIONAL DE LA JUVENTUD:

Su agradecimiento por el apoyo brindado por la Escuela de Abastecimiento de Viña del Mar, al primer operativo Médico social del año Internacional de la Juventud, manifestó la Secretaria Nacional de la Juventud. Mediante una conceptuosa carta enviada a esa repartición naval, destaca que sin la valiosa co-

laboración de la escuela de Abastecimiento, los esfuerzos por ayudar a la comunidad y a los más desposeídos habrían sido inútiles.

CUTTER PERDIDO

Infructuosa ha resultado la búsqueda del pesquero MARVIC, que se encuentra desaparecido desde fines del mes de mayo en las frías aguas australes. En la rebusca de la embarcación, ha participado la tercera zona naval, apoyada con todos los medios marítimos y aéreos que posee. Se estima que el MARVIC zozobró en las proximidades de la Isla Furia, donde fue encontrado un campamento con elementos pertenecientes al Cutter.

ASMAR... PUNTA ARENAS

Un taller para trabajos en el área óleo-hidráulica, construye en sus instalaciones de Punta Arenas, ASMAR. Concientes de la necesidad de trabajos en esta área y frente a la imposibilidad de efectuar mayores inversiones, se optó por utilizar las instalaciones actuales en desuso. En estos momentos se trabaja aceleradamente, para habilitar las instalaciones que contarán con sala de metrología, limpieza, pruebas y montaje. Se estudia por otra parte, la alternativa de financiar la adquisición de equipos que permita pruebas a bordo y en taller de equipos. Mantenimiento de actuadores, motores válvulas y accesorios y Confección de piezas menores.



11



15



16

EL DIRECTOR DE INSTRUCCION DE LA ARMADA, CONTRALMIRANTE JORGE MARTINEZ BUSCH, PASA REVISTA DE INSTRUCCION PARA VERIFICAR EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DOCENTE DE LA ESCUELA DE INFANTERIA DE MARINA. (FOTO 17).



17



18



21

DURANTE TREINTA DIAS, LOS ALUMNOS RECIBEN INSTRUCCION DE PARACaidismo OFRECIDO POR LA ESCUELA DE INFANTERIA DE MARINA DEL "COMANDANTE JAIME CHARLES". SE TRATA DE CURSOS BASICOS Y JEFE DE SALTOS PARA PERSONAL DE LA ARMADA. PARA 1986 SE CONTEMPLA INCLUIR CURSOS DE GUIAS DE SALTOS Y DE EMPAQUE Y MANTENIMIENTO DE PARACAIDAS. EN LA FOTO ALUMNOS RECIBEN LAS ULTIMAS INSTRUCCIONES A BORDO DE UN AVION CS-212 DE LA AVIACION NAVAL, ANTES DE SALTAR. (Foto N° 18)

LA FRAGATA CONDELL DE LA C.J.E. DESARROLLO EXPOSICION DE ALGUNOS ELEMENTOS CON QUE CUENTA ESA UNIDAD.

EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DE OPERACIONES EXPLICA TODOS LOS ANTECEDENTES REFERIDOS AL MATERIAL DE COMUNICACIONES. (Foto N° 19)

ASPECTO DE LA EXPOSICION EFECTUADA EN EL SALON DE ACTOS DE EMPORCHI EN ANTOFAGASTA, Y QUE MUESTRA ALGUNOS ELEMENTOS QUE CORRESPONDEN AL SECTOR DE AVIACION NAVAL. (Foto N° 20)



19



20

MISIL SEA-CAT, DE EJERCICIO, EXHIBIDO EN EL SECTOR DE ARMAMENTOS. (Foto N° 21)

3 de julio...

(1868)

ESCUELA DE
GRUMETES...

La Escuela de Grumetes "Alejandro Navarrete Cisternas" cumplió recientemente 117 años de existencia. Fue creada el tres de julio de 1868, durante la presidencia de José Joaquín Pérez. Ubicada en la Isla Quiriquina y en la Base Naval de Talcahuano, este plantel es considerado como una de las Escuelas Matrices más importantes de la Armada.

De esta forma, se marcó el nacimiento de la Escuela de Tripulaciones, iniciando sus actividades a bordo del vapor "Thalaba", posteriormente en el vapor "Abtao", luego en los buques de la Escuadra hasta quedar instalada en forma definitiva, en tierra.

Imparte en sus aulas cursos de Iniciales en la Especialización de Maniobras, curso de Especialización y Perfeccionamiento, y curso de Especialización y Mando.

Al egresar del plantel, después de un año y medio de permanencia, el grumete alcanza una preparación humanístico-matemática profesional que lo capacita para pasar a las diferentes Escuelas de Especialidades de la Institución.

El nombre de la Escuela de Grumetes, recuerda al Comandante Alejandro Navarrete, quien fue el primer Oficial de Mar de la Armada. Con ello, se creó una nueva perspectiva de ascenso en Carrera de hombre de mar.

3 de julio...

(1889)

ESPECIALIDAD DE
INGENIERIA
NAVAL...

En constante renovación y evolución técnica, de acuerdo con el avance tecnológico cuya gravitación más importante se verifica en los campos de la Ingeniería Mecánica, Eléctrica y Arquitectura Naval, se encuentra hoy la Especialidad de Ingeniería Naval al cumplir, el 3 de julio último, su nonagésimo sexto aniversario.

Esta fecha fue instituida en recuerdo de la fundación de la Escuela de Mecánicos. Sin embargo la creación de la especialidad se remonta a 1856. Ese año Chile adquirió los primeros buques a vapor para la Escuadra, La "Esmeralda" y la "Magallanes", que prestaron valiosos servicios. El organismo técnico y normativo superior es la Dirección de Ingeniería de la Armada que centraliza su quehacer en el control material de Ingeniería de los buques, reparticiones de tierra, mediante el estudio de proyectos de desarrollo y renovación, así como de planificación, de reparación y de dictación de normas de abastecimiento.

4 de julio

(1917)

ESPECIALIDAD DE
SUBMARINOS...

Sesenta y ocho años de vida celebró la Especialidad de Submarinos el 4 de julio recién pasado, la cual fue creada oficialmente en el año 1917. Para recordar esa fecha fue izado el pabellón nacional en los submarinos tipo H, que conformaron la primera flotilla de este tipo de naves de nuestra Escuadra.

Sus nombres fueron "Guacolda", "Tegualda", "Rucumilla", "Quidora", "Fresia" y "Guale". Estos sirvieron a la Armada por espacio de 38 años.

Posteriormente, se mandaron a construir tres submarinos clase "0" en los astilleros de la firma Vickers-Armstrong en el Reino Unido, además del buque madre submarino "Araucano". Estos sumergibles fueron bautizados con los nombres de "O'Brien", Simpson" y "Thomson".

Más tarde, en 1958, los submarinos "0" fueron dados de baja, hasta que en 1961 se recibieron los submarinos "Thomson" y "Simpson" (ex "Springer" y "Spot" de la Armada norteamericana), los que recientemente fueron dados de baja.

En 1976 arribó a Chile el submarino "O'Brien" y en 1977, el submarino "Hyatt", provenientes del astillero Scotts en Escocia.

Más adelante se incorporaron dos modernos submarinos Clase 209, construidos en Alemania que fueron bautizados con los nombres de "Thomson" y "Simpson", y aportaron un considerable incremento a la potencialidad del arma por sus excelentes características operativas.

El 14 de febrero de 1974 se crea la Fuerza de Submarinos, cuya Comandancia es ejercida por un Contraalmirante o Capitán de Navío con sede en la Base Naval de Talcahuano. 

¡BAJO LAS OLAS!

**ANTECEDENTES ENTREGADOS POR EL COMANDO
DE LA FUERZA DE SUBMARINOS.**

HISTORIA

Cuatro submarinos de óptima calidad y eficiencia, un buque madre "Angamos", la Escuela de la Especialidad y un Centro de Apoyo y Mantención, de avanzada tecnología, conforman hoy día la Fuerza de Submarinos.

Hace setenta y ocho años, un cuatro de julio, se izó por primera vez la bandera chilena en un submarino, convirtiendo a nuestro país en la primera nación sudamericana cuya Armada contara con una Fuerza Submarina. Sin embargo, la historia de los submarinos no se inició en 1917, ya que, en 1866, terminada la guerra contra España, se pensó en la necesidad de un arma que permitiera a la Armada enfrentar con éxito a una poderosa flota adversaria. Es así como se construyó un sumergible a cargo de los astilleros Duprat de Valparaíso.

Se trataba de una embarcación de 13 metros de eslora, con una sola escotilla y siete hombres de dotación. Después de efectuar con éxito las pruebas iniciales, su constructor, un alemán llamado Carlos Flachs, invitó al Presidente de la República, en esa época, don José Joaquín Pérez, a sumergirse. El Jefe de Estado se excusó, aunque asistió a la prueba oficial, la que fracasó, perdiéndose el submarino con toda su tripulación ante los atónitos ojos del pueblo de Valparaíso.

Después del intento de un relojero, José Hubner, quien fabricó un sumergible, revolucionario para su época, por los adelantos que presentaba, propulsión eléctrica y una especie de periscopio que no dio los resultados esperados, se inició la primera guerra mundial. El gobierno británico cedió seis

submarinos a Chile, en compensación por la incautación de dos naves que Inglaterra construía para nuestro país.

-La fuerza de submarinos está, hoy día, conformada por cuatro unidades de óptima calidad y eficiencia, la Escuela de Especialidad, un centro de apoyo y mantención de avanzada tecnología y por el buque madre "ANGAMOS".

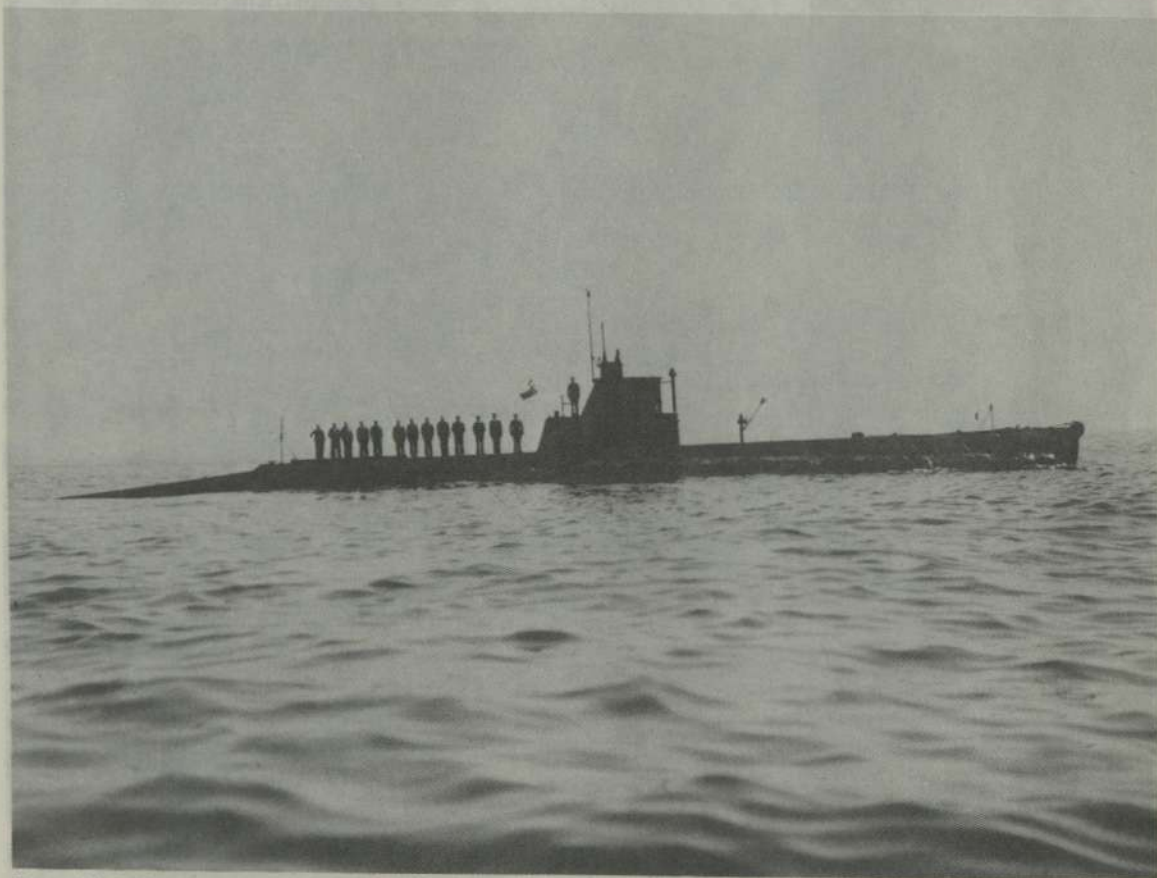
En 1928 aumentó la flota con la adquisición de tres submarinos del tipo "O", contruidos en Gran Bretaña, los cuales se incorporaron a la Armada en 1929, con los nombres de "O'Brien", "Thomson" y "Simpson".

Las tripulaciones chilenas, con más de 10 años de experiencia, adquirieron los últimos conocimientos sobre el manejo de submarinos, sentando en el extranjero un acentuado profesionalismo, que se ha hecho merecedor del prestigio internacional que posee este servicio.

En 1957, luego de servir eficientemente por 28 años,

fueron dados de baja. Desde ese año no tuvo unidades a flote, desapareciendo la base de submarinos en Talcahuano. Esta situación se prolongó por espacio de cuatro años, oportunidad en que Estados Unidos entregó a la Armada de Chile dos submarinos clase "Fleet", que incorporaron a la Marina bajo los nombres de "Simpson" y "Thomson".

En 1970 se inició la construcción de dos submarinos tipo "Oberon" en los astilleros escoceses. El primero, bautizado como "O'Brien", entró en servicio en 1975, y el otro, llamado



Personal del submarino tipo "O" en puesto de repetido de recalada.

"Hyatt", integró la Armada de Chile en 1976. Este tipo de sumergibles, por su discreción y la capacidad de su armamento, es particularmente apto para las operaciones de cazasubmarinos.

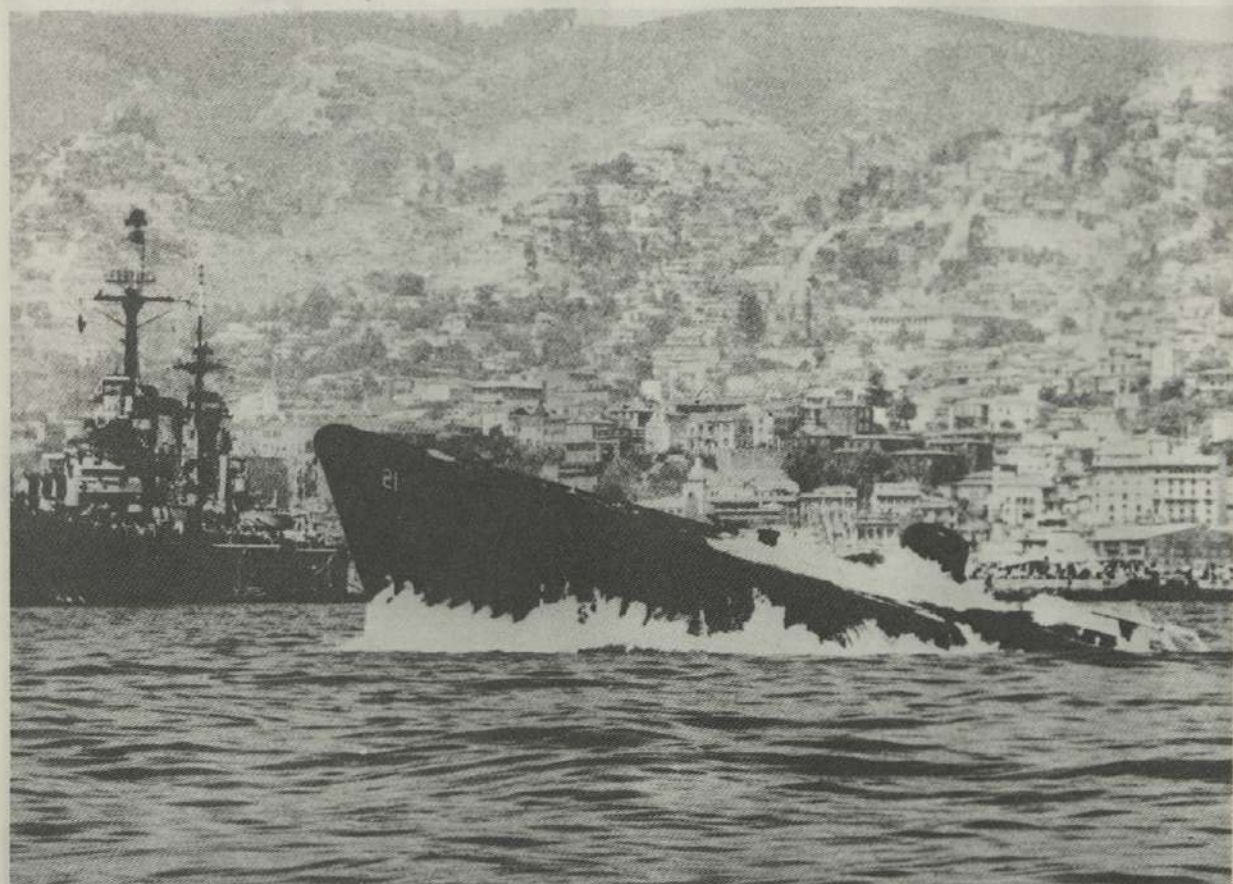
-Hace setenta y ocho años que se izó por primera vez la bandera chilena en un submarino, convirtiendo a nuestro país en la primera nación sudamericana en contar con una fuerza submarina.

Chile, poseedor de una gloriosa tradición naval, no podía permanecer indiferente ante la importancia del submarino en la guerra naval moderna. Por esta razón, en 1980 solicitó a Alemania la construcción de dos de ellos tipo 209. Aunque su tamaño es inferior a los de tipo Oberon, poseen una tecnología avanzadísima y una alta capacidad bélica.

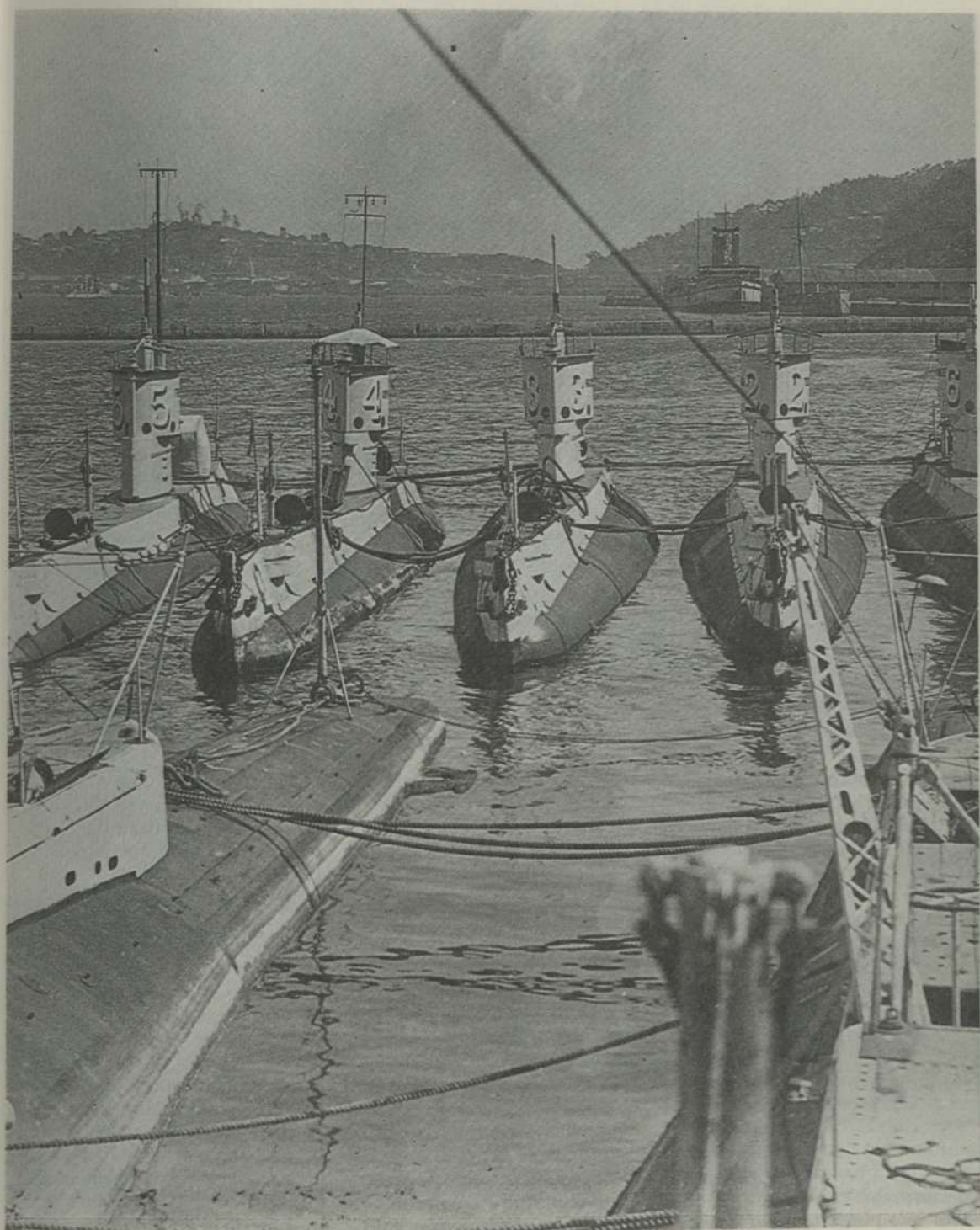
Ambos llegaron a Chile en 1984, bajo los nombres de "Thomson" y "Simpson", transformándose en un pilar básico para la defensa nacional.

BAJO LAS OLAS

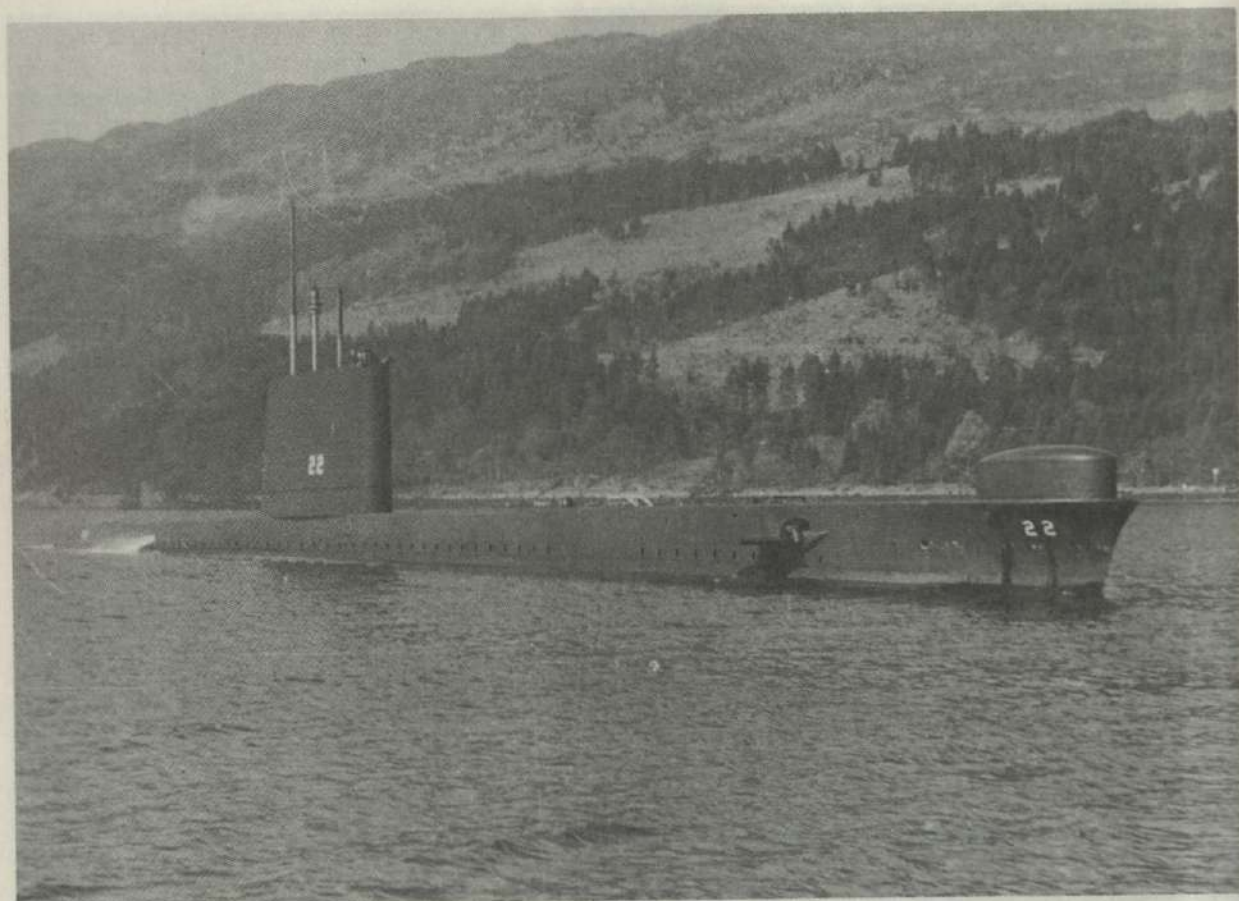
Su principal cualidad: "La Discreción", le permite operar aun en aguas controladas por el enemigo sin que éstos lo sepan. Esta característica convierte al oído o escucha en el sentido más desarrollado que debe tener esta unidad. Debe escuchar los sonares de rebusca del buque de superficie antes que éste lo detecte. Asimismo, debe sentir el sonido de las hélices o de los cascos en movimiento. Oculto bajo la superficie, mediante el uso de



Afloración de submarino tipo "FLEET" adquirido por la Armada de Chile en Estados Unidos.



Unidades tipo "H" en el apostadero Naval de Talcahuano.



Sumergible "OBERON" constituye una de las unidades especializadas fundamentalmente como cazasubmarinos.

sistemas pasivos, conoce la posición del buque e identifica su tipo de inmediato.

Sin embargo, esta escucha no es sólo de ruidos; bajo el agua, mediante la antena izable, puede detectar las emisiones de radar y radio a través de los equipos de contramedidas electrónicas, esto le permite advertir con antelación la rebusca efectuada por acciones de patrullaje aeromarítimo.

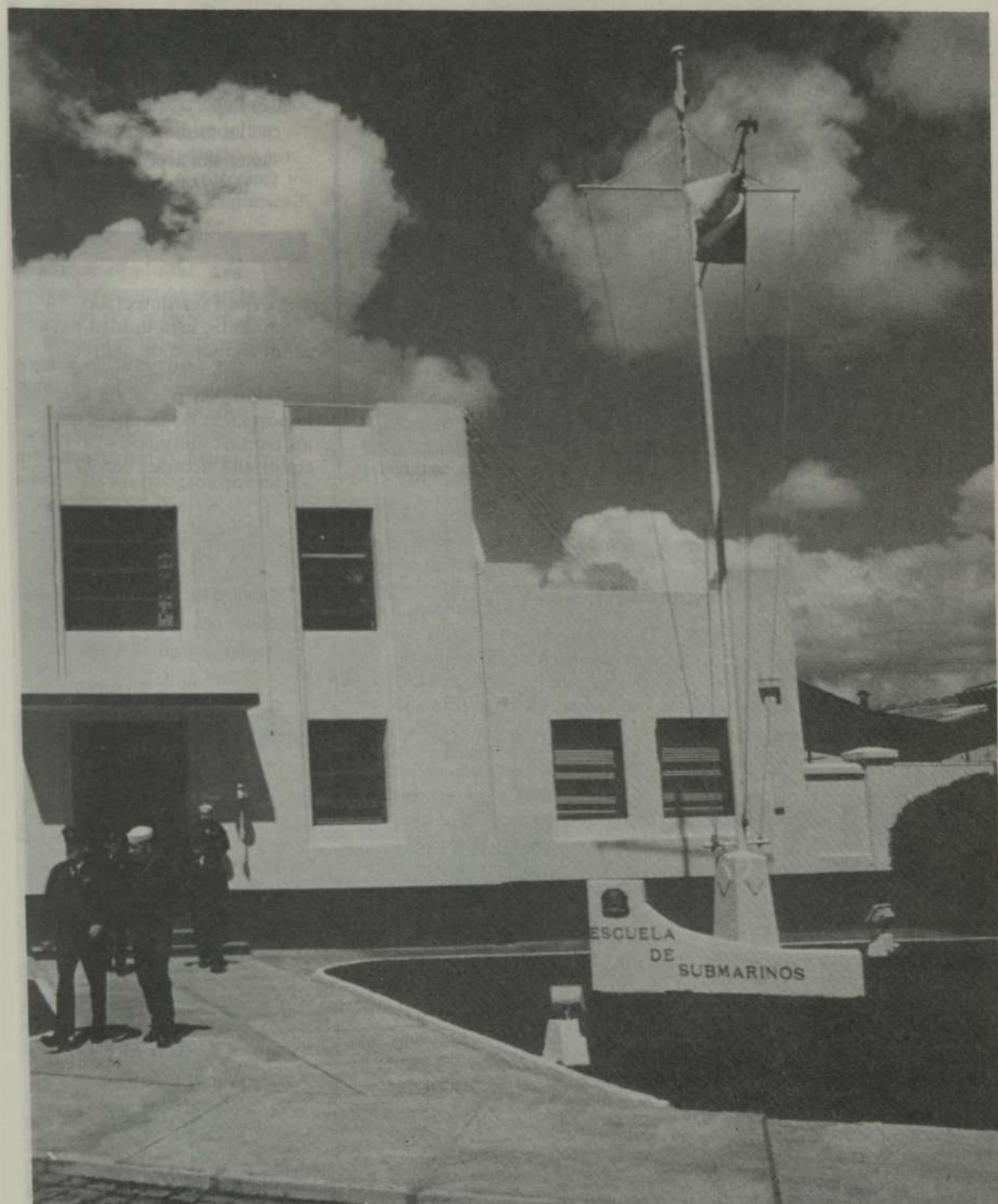
La táctica empleada por el submarino es buscar la mejor profundidad de escucha para detectar un blanco y atacarlo con torpedos en su casco, labor que puede cumplir gracias a su característica

-Chile, poseedor de una gloriosa tradición naval, no pudo permanecer indiferente ante la importancia del submarino en la guerra naval moderna.

principal, que es la posibilidad de operar bajo la superficie. Para cumplir estas operaciones, cuenta con elementos especiales como estanques de lastre, hidroplanos o timones de inmersión que le permiten sumergirse y maniobrar bajo la superficie, como asimismo

emerger a voluntad.

El control de estas maniobras se lleva desde un puesto central que cumple funciones similares a la del puente de mando en una unidad de superficie, escogiendo su ruta de navegación y controlando su velocidad. Además de esto, esta unidad naval es capaz de sumergirse y decidir el lugar donde desea operar. El tiempo que pueda permanecer sumergido el submarino, depende de la capacidad de las baterías. Los de tipo convencional moderno cargan estas baterías sacando sólo a superficie un tubo (snorkel), que les permite poner en



Centro de Formación de los tripulantes de submarino que ha dado un merecedor prestigio internacional por su profesionalismo.

servicio las máquinas y renovar el aire interior, sin tener que preocuparse del estado del mar o del viento.

-La principal cualidad del submarino es la Discreción que le permite actuar en aguas aún controladas por el enemigo, sin que éstos lo sepan.

Talvez resulte curioso, pero el mareo no existe bajo la superficie, porque no se ve afectado por las olas. Sin

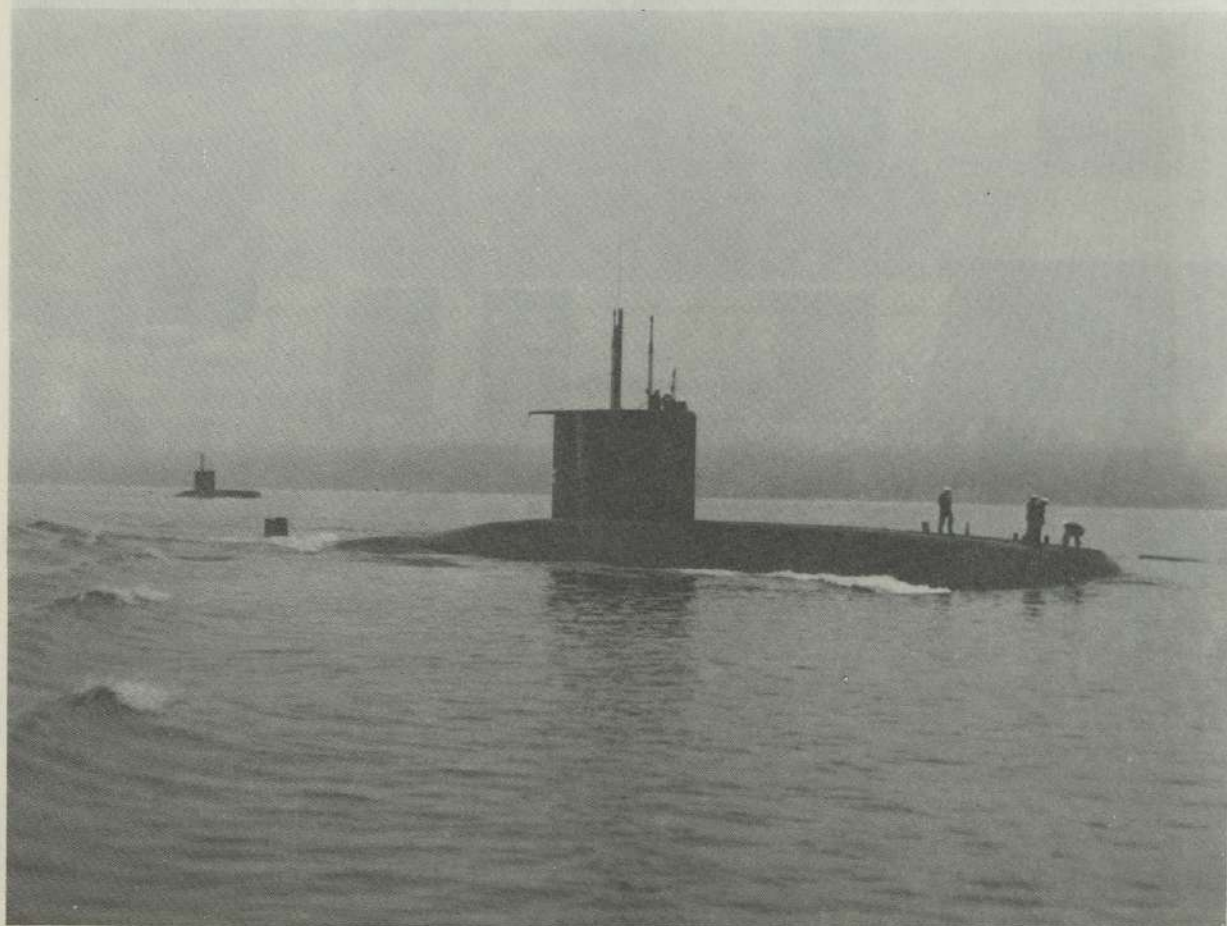
embargo, las personas pueden sufrir claustrofobia, por el encierro en periodos prolongados.

A poca profundidad el periscopio capacita al comandante para mirar a través de este dispositivo y ver lo que sucede en la superficie. Si no tiene éxito debe buscar la profundidad donde las condiciones de propagación del sonido sean lo más favorables para escuchar mediante los sonares a los buques o submarinos. Si no desea ser detectado debe navegar a la profundidad en que las condiciones de propagación sean tan malas

-Esta Unidad Naval es un elemento de ataque importante en caso de conflicto bélico, de ahí la importancia de dotarlos con los medios humanos y materiales acordes con la tecnología vigente.

que eviten ser detectado.

Sin duda, esta unidad naval es un elemento de ataque importante en caso de un conflicto bélico, de ahí la importancia de dotarlos con los medios humanos y materiales acordes con la



Una avanzada tecnología y una alta capacidad son las características del submarino "209".

tecnología vigente. Pero todo el quehacer de esta unidad silente está marcado por el valor que la dotación le entrega. Cabe destacar que las exigencias que tiene la tripulación son distintas a las de los buques. La estrechez y la incomodidad son comunes, el espacio reducido se comparte durante largos períodos en el mar. Los procedimientos buscan la reacción por reflejo ya que la diferencia entre la navegación segura en superficie y la navegación sometida a las presiones en las grandes profundidades requiere de un entrenamiento riguroso para enfrentar los peligros que ellas entrañan.

-La estrechez y la incomodidad son comunes, el espacio reducido se comparte durante largos períodos en el mar.

LA GUERRA SUBMARINA

El submarino, por sus características, es preferible que actúe solo y libre y que se le informe de lo que va hacia su sector de patrulla.

El ataque lo efectúa empleando su arma principal, el torpedo. Este gracias a los sistemas de guiado y capacidad de autoguiá, posibilita su lanzamiento desde largas distancias como asimismo, lo orienta al



submarino "209".

blanco.

El poder de destrucción, por lo tanto, se lo da el torpedo que impacta al buque en su obra viva, logrando que quede incapacitado para seguir operando o también lo puede hundir. Por ello, la táctica preferida de los submarinos es ocultarse en espera del ataque para luego poder evadirse de la persecución del enemigo, amparado por las profundidades del océano. Puede desempeñar múltiples tareas, como las ofensivas contra las unidades navales o mercantes del enemigo. Al llegar una acción de este tipo todo submarino está obligado a desarrollar las fases del ataque que son detección inicial, traqueo, identificación del blanco, aproximación al alcance de los torpedos y lanzamiento de los mismos.

Las tareas defensivas las realiza formando barreras para impedir el paso de fuerzas adversarias, ataque a las naves mercantes,

patrullaje de reconocimiento de las costas enemigas y desembarco o recuperación de Comandos.

-El poder de destrucción se lo da el torpedo que impacta al buque, logrando incapacitarlo para seguir actuando.

La guerra submarina es un duelo entre los sumergibles que luchan por alcanzar sus objetivos y las fuerzas antisubmarinas que se oponen a sus intentos. Se trata de un enfrentamiento entre especialidades, donde el cazador pasa a ser cazado. En este caso, el submarino posee la ventaja que le otorga la capacidad de ocultamiento, el aviso previo y el poder destructivo de su ataque que está dado por el torpedo. ⚓

UN INGENIERO CON "JOTA"

**ADAPTACION DE UN TRABAJO DE
RODRIGO FUENZALIDA BADE**

En algunas ocasiones la habilidad e ingenio del hombre supera la adversidad e incluso la tecnología. Esta afirmación se cumplió a carta cabal en el Escampavía Cónдор, en el año 1900, gracias a la pericia de un aprendiz de mecánico que iba a bordo.

Mientras navegaba a la cuadra de los islotes Timbales para tomar el paso sur de la isla O'Brien, se sintió a bordo un fuerte remezón. El Ingeniero del Escampavía Cónдор era el entonces aprendiz de mecánico, Luis A. Torrealba González, quien ascendió a Ingeniero Segundo sólo en 1906. El fuerte movimiento lo alertó y de inmediato cerró la válvula de cuello, creyendo en un principio que el buque había chocado. Sin embargo, de inmediato comprobó que se trataba de la hélice que se había desprendido del eje. Dadas las condiciones del tiempo y los escasos medios con que contaban a bordo — pues en esa época no existían las comunicaciones inalámbricas y la radiotelegrafía se probó en buques de guerra en Chile sólo en 1904—, la situación se tornaba más grave. Por otra parte, tratar de enviar una



chalupa a Punta Arenas, desde donde estaban, era un verdadero suicidio, por las condiciones de tiempo imperantes. Además, éstos eran los únicos medios de propulsión que tenía el buque. Todos estos hechos motivaron la angustia del Comandante y sus oficiales, al saberse aislados y sin poder contactarse con tierra, para ver la forma de reparar la hélice averiada.

UN EJEMPLO DE PACIENCIA E INGENIO

Entretanto, a bordo del pequeño Escampavía, el Ingeniero Luis A. Torrealba González se había abocado a la paciente y esforzada tarea

de confeccionar una hélice de repuesto para el "Cónдор". Para cumplir tan delicada labor, contaba con muy escasos recursos. Sin embargo, esto no significó un obstáculo para él y usando una plancha de acero de la plataforma de la máquina, una llave hexagonal de la tuerca de la hélice perdida, un pedazo de baranda de toldilla, un yunque, una pequeña fragua con un fuelle primitivo, uno que otro combo de fierro, martillo, lima y hojas de esmeril, inició la confección de una hélice de un peso apropiado para poder hacer navegar al buque. Utilizando el ingenio y la paciencia fundamentalmente,

logró finalmente fabricar la hélice en veinte días. Cumplida la hazaña, se procedió a retirar el eje. Para facilitar esta agotadora maniobra, nadie dejó de trabajar: cubierta y máquina mancomunados con el único propósito de hacer funcionar el Escampavía. El personal auxiliar, de cámaras y enfermería estuvo presente también en la emergencia, con un espíritu de cuerpo admirable. Se convirtieron en un todo armónico, como se trabaja en el mar. Allí se pierden virtualmente las especialidades y se amalgaman las voluntades. Se improvisaron algunos trajes de buzos que fueron necesarios, se arregló un saco de lona pintado, con una esfera de un manómetro incrustado para facilitar la visión del buzo hacia el exterior. El aire lo suministraba un fuelle de la pequeña fragua y hubo que emplear buzos a resuello.

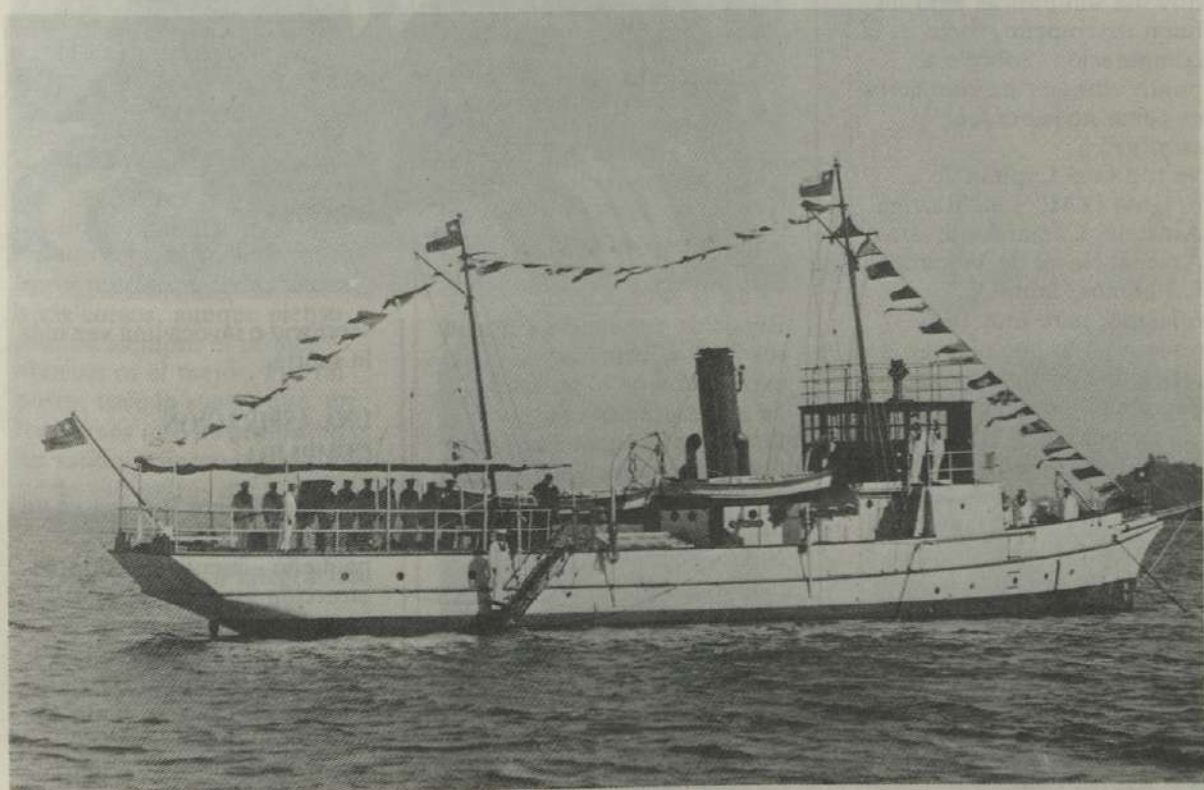
Cabe destacar que en esos tiempos la Armada no podía darse el lujo de tener equipos completos de buceo con sus respectivas máquinas de aire a bordo.

Toda esta improvisación iba muy bien, pero cuando el buzo comenzó a desempeñar su trabajo, la fragua se cayó por la borda y se fue a pique, arruinando de esta forma los enormes esfuerzos desplegados. Cabe destacar que durante todo este arduo período de continuo trabajo de equipo, nunca cesó el viento y la marejada, lo cual por supuesto hacía mucho más difícil estos trabajos que son extremadamente delicados y requieren además de mucha paciencia y precisión. Este grupo de hombres dotados de gran tesón, hicieron en su tiempo y con escasos medios a su alcance, lo que hoy se realiza con sofisticados equipos y por supuesto hombres entrenados para estas tareas.

Sin embargo, estos esfuerzos no fueron en vano, pues la nueva hélice construida con los más diversos elementos reemplazó perfectamente a la que se hallaba en el fondo del mar. Este nuevo elemento quedó perfectamente ajustado y en condiciones de prestar servicios.

El "Cóndor", con su flamante nueva hélice, se desplazaba a siete millas por hora, lo cual logró gracias a la constancia, laboriosidad, empuje y calidad humana de toda su tripulación.

El Ingeniero Luis A. Torrealba González cumplió con éxito una tarea dura y difícil que se convirtió en un verdadero desafío, que fue ganado gracias a la excelente capacidad profesional de este joven, que durante toda la emergencia contó con el más amplio apoyo de la tripulación, que depositó toda su confianza en el buen término de esta hélice. 



Escampavía "Cóndor".

UN OFICIAL DE MAR

C.F.O.M. LUIS BARRIGA AMSTRIN

Se autodefine como “un hombre con suerte”, sin embargo la biblioteca que posee en su oficina, no es azar, refleja su inquietud por conocer sobre distintos aspectos de la vida actual, como también el perfeccionamiento de su profesión y otras materias que hoy día son básicas para un buen desempeño, como es la computación. Sobre este punto afirma: “no conocerla es como no saber leer ni escribir”.

Se trata del Capitán de Fragata O.M., Luis Barriga Amstein, Comandante del Arsenal Naval de Valparaíso. Un hombre humilde, relajado, pero muy firme respecto a lo que piensa, reflexiona ante cada concepto que emite y demuestra una gran seguridad y claridad frente a la consecución de las metas que se propuso —sin duda la más importante en lo profesional— llegar a ser Capitán de Fragata. El Comandante Barriga no hace ostentación de sus logros, sino que, con toda naturalidad, habla de su nutrido currículum profesional y de otros cursos que ha realizado.



Recuerda con mucha claridad sus inicios en la Marina..., explica que en el prospecto de admisión a la Escuela de Grumetes decía que se podía llegar a ser suboficial mayor y por selección ser oficial, hasta llegar a Capitán de Navío. Según sus propias palabras, éste no fue un desafío, sino parte de su carrera que quería seguir, lo cual tomó con mucha naturalidad, hasta llegar donde se encuentra hoy día. De inmediato aclara que no ha significado para él un

sacrificio e invoca una vez más la suerte.

UNA ASPIRACION CUMPLIDA

El Comandante Barriga es un marino de vocación, desde pequeño —cuenta— sintió una atracción especial hacia el mar, la cual hasta el día de hoy no puede definir; pero sí asegura, que no podría vivir lejos de él. Casado, padre de tres hijos, el mayor de 24 años, Teniente de Ejército, el segundo de 23, Sub-

Teniente de la Armada y una niña de 22 años, estudiante de Comercio Exterior. Su carrera se inició en 1953, con el ingreso a la Escuela de Grumetes; luego se embarcó en el Crucero Prat, durante un año, para posteriormente estudiar, otros tres años, en la Escuela de Armamentos donde obtuvo el título de mecánico Artillero. Al término de este curso, viajó a Estados Unidos en el Crucero O'Higgins, donde hizo algunos cursos. En 1964, optó por perfeccionarse en la Escuela de Armamentos para después ser nombrado Instructor de la misma, donde cumplió labor docente hasta 1968. En 1969, fue seleccionado para el curso de Oficiales de Mar.

UN HOMBRE CON SUERTE

¿Es muy difícil para un hombre de tripulación, llegar a ser Oficial?

Yo diría que no es difícil. Es posible que todas las experiencias no sean las mismas, es decir, yo no diría que se requiere de un gran esfuerzo. En mi caso, siempre me ha gustado lo que hago y por eso tal vez me ha resultado más o menos bien. Lo otro es que se le da mucha importancia, en todas partes, a los cursos, aunque pienso que no siempre el primer alumno es el mejor. Por mi parte, tuve la suerte que, en los cursos que he realizado, he salido primero o segundo y por eso quizás me seleccionaron.

¿Cómo ha sido su integración a la vida de Oficial?

Puede que existan casos en que algunas personas hayan tenido conflictos, pero en mi situación he sido muy bien recibido, he tenido mucho apoyo por ejemplo del Almirante Gustavo Pfeifer, a

quien conozco hace bastante tiempo. Por eso, para mí, llegar a ser Capitán de Fragata no ha significado un gran sacrificio.

¿A qué atribuye usted este apoyo que le han brindado?

Yo pienso que a la autenticidad.

¿Siente cumplidas sus metas hoy día en el cargo que desempeña?

Por supuesto. Me gusta lo que hago, durante mis estudios yo trabajé con mecanismos de armamentos, no lo hacía esperando un reconocimiento y ¡oh! sorpresa a fin de año las calificaciones así lo decían y por ello, ahora considero como mía esta repartición.

¿Durante su trayectoria profesional existe alguna persona especial?

Mi señora, me ayudó mucho, nos casamos muy jóvenes. En esa época me tocó estudiar durante varios años y ella me ayudaba en todo, aunque había cosas que no entendía. Por ejemplo, yo seguía un plano y ella me iba leyendo... me ayudaba muchísimo.

¿Cómo vivió los momentos en que pasaba meses embarcado?

Son bien difíciles, yo nunca estuve cuando nacieron mis hijos. La vez que estuve más cerca fue cuando nació mi hija, porque el buque no estaba navegando y yo me encontraba en Talcahuano.



Sin embargo, en esa oportunidad igual llegué cuando ya había nacido. Es una etapa bastante dura, no obstante, en la vida familiar estas cosas influyen para bien, porque mantienen la unión de la pareja, el agrado de estar siempre en la casa.

¿Tiene usted otra afición fuera de la marina?

Sí, soy piloto civil y seleccionado de Chile en Tiro al Blanco, he ido mucho al extranjero. Ahora en julio voy a un campeonato a Perú. Esta es una habilidad que adquirí desde el año 81, desde que estoy en tierra, porque cuando uno está embarcado, se pueden realizar muy poco estas actividades.

Usted estuvo mucho tiempo embarcado. ¿En qué ocupaba su tiempo?

Generalmente leyendo, me gusta mucho hacerlo. Tal vez sea herencia de mi padre, quien tenía muchos libros y era periodista. Otras veces me coincidía con períodos de estudio y me trazaba planes a fin de aprovechar el tiempo y

también tratar de acortar el lapso que iba a estar lejos de mi familia.

¿Qué diría usted que le falta por hacer?

En lo profesional, seguir aprendiendo, a través de las distintas publicaciones, los avances que se registran en el mundo en mi área de trabajo. En lo deportivo, ser campeón de Chile, luego Sudamericano y tal vez después ser campeón del mundo. Y además, seguir acumulando más horas de vuelo para ir progresando y poder pilotear aviones de mayor capacidad.

¿Qué experiencias han marcado su vida?

Yo diría que dos; en lo profesional, mi graduación como oficial, porque se abren otras posibilidades. Si se está en una Institución que a uno le gusta, el hecho de tener más grado no es para sentirse más importante, sino que para hacer más cosas. La carrera nuestra es muy amplia. No es sólo lo profesional y lo técnico, sino también lo

humano. Y si uno tiene a su mando doscientos hombres, éstos son como hijos, uno se preocupa de sus familias, aunque a veces al minuto, deba sancionarlos. Pero una cosa es lo personal o humano y otra lo profesional. Pero somos como una gran familia. En lo personal el nacimiento de mis hijos, es un hecho maravilloso, muy difícil de describir.

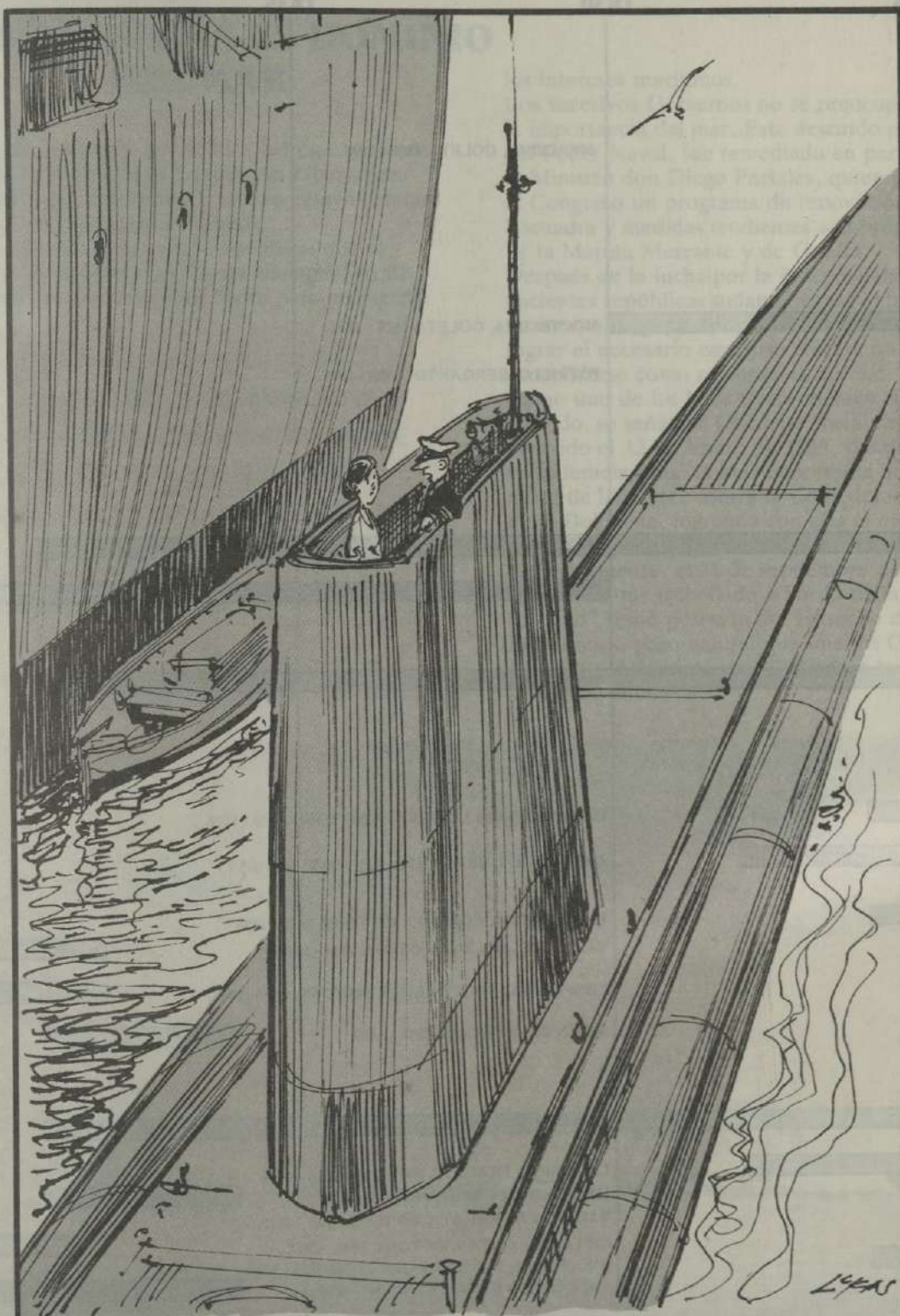
¿Se considera usted un hombre con suerte?

Sí, yo creo que sí, las cosas siempre se me han dado.

¿Qué consejo les daría usted a los jóvenes hombres de mar que aspiran a ser oficiales?

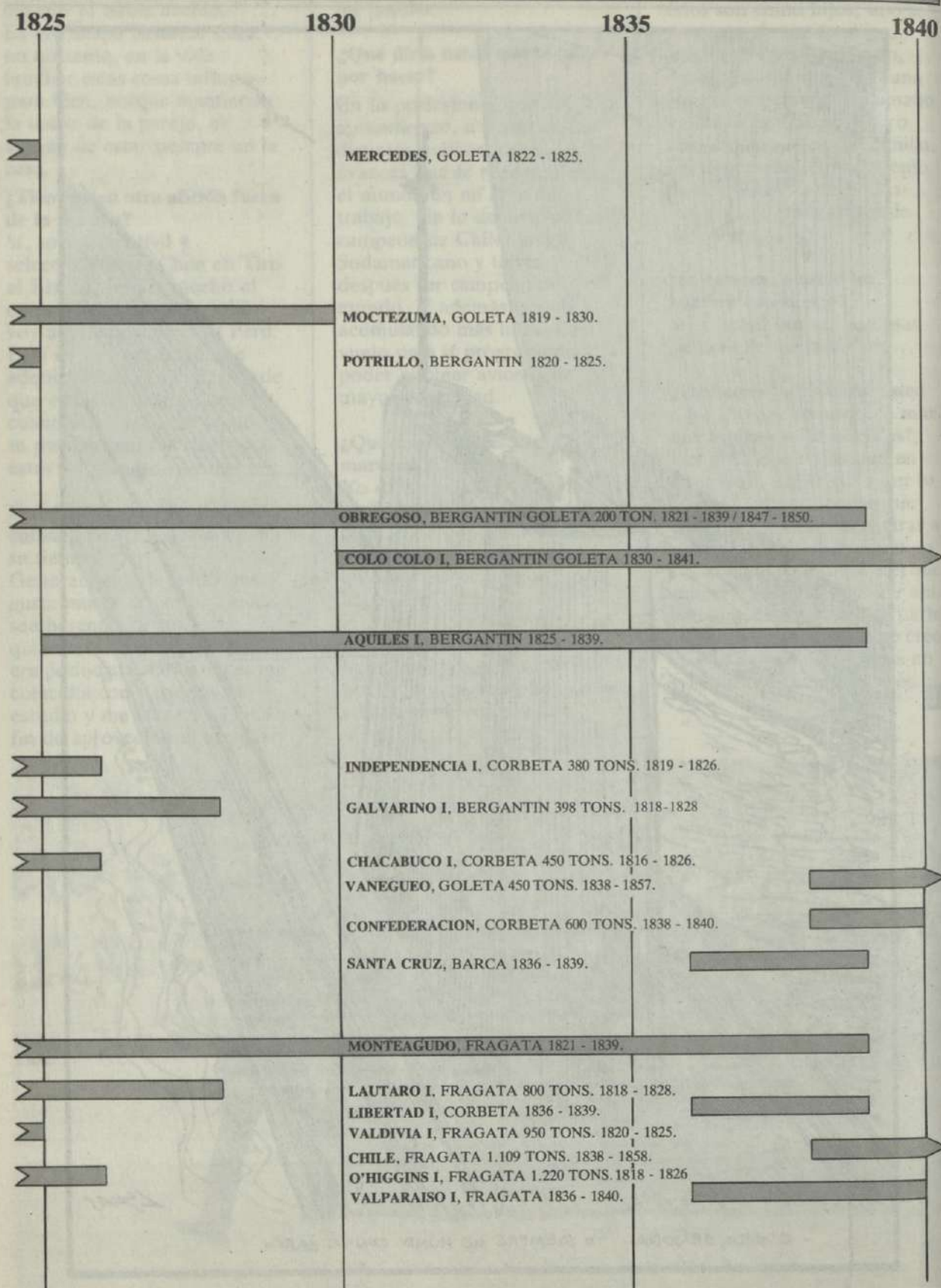
Les diría que no se sientan limitados. Así lo vi yo por lo menos. Siempre pensé que podía ser oficial, sin aspirar a esto como una meta, lo digo honestamente. Nunca creí que mi carrera debía terminar ahí, sino que el ser oficial era parte de mi obligación. Por eso creo que lo más importante es no comenzar con limitaciones.





- CLARO, SEÑORA ... YO SIEMPRE ME HUNDO CON MI BARCO

BUQUES DE LA ARMADA DESDE 1813 (2ª PARTE)



CHILE LOGRA EL DOMINIO DEL MAR

La situación económica del país ya desde la organización de la Expedición Libertadora del Perú era deficiente, y esto se agravó con las luchas de liberación de Chiloé.

Durante esta época no se apreciaba que el progreso comercial debía ser acompañado de un incremento del Poder Naval para resguardar

LAS FUERZAS NAVALES DEBEN OPERAR ANTES QUE LOS MILITARES DANDO GOLPES DECISIVOS. DEBEMOS DOMINAR PARA SIEMPRE EN EL PACIFICO: ESTA DEBE SER SU MAXIMA AHORA Y OJALA FUERA LA DE CHILE PARA SIEMPRE.

CARTA DE DON DIEGO PORTALES
AL ALMTE. BLANCO ENCALADA
SANTIAGO, 10 DE SEPTIEMBRE, 1836



los intereses marítimos.

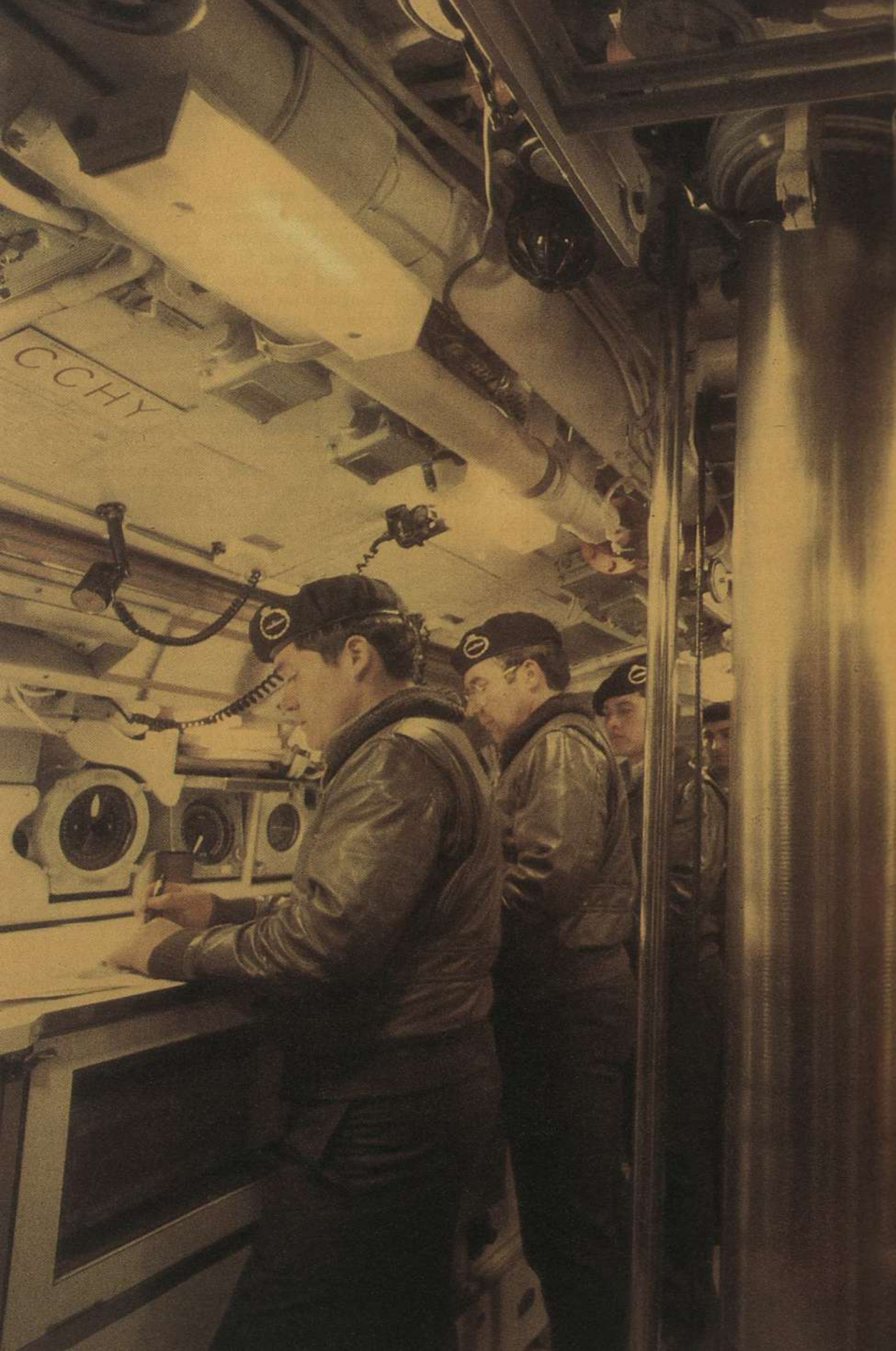
Los sucesivos Gobiernos no se preocuparon de la importancia del mar. Este descuido peligroso del Poder Naval, fue remediado en parte por el Ministro don Diego Portales, quien presentó al Congreso un programa de renovación de la Escuadra y medidas tendientes a la preparación de la Marina Mercante y de Guerra.

Después de la lucha por la independencia, las nacientes repúblicas sudamericanas enfrentaron un inevitable período de anarquía política hasta lograr el necesario consenso ciudadano para consolidarse como naciones en forma.

Como uno de los hitos trascendentes de este período, se señala el Combate Naval de Casma, ocurrido el 12 de Enero de 1839, siendo considerado como la más importante acción naval de la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana, logrando con ello el ejercicio del dominio absoluto del mar.

Posteriormente, el 21 de septiembre de 1843, Juan Williams Rebolledo a bordo de la goleta "Ancud" tomó posesión del Estrecho de Magallanes, paso natural que une los Océanos Pacífico y Atlántico, consolidándose la soberanía chilena.





CCHY

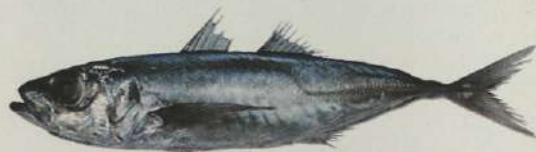




Loco (*Concholepas concholepas*)



Langostino colorado (*Pleuroncodes Monodon*)



Jurel (*Trachurus Murphyi*)



Cholga (*Aulacomya Ater*)



Almeja (*Venus antiqua antigua*)



Centolla (*Lithodes antarcticus*)



Sardina española (*Sardinops Sagax Musica*)



Jaiva (*Cancer Porteri*)



Merluza común (*Merluccius Gayi gayi*)

MATERIAL GRAFICO DE ESTE ARTICULO PROPORCIONADO POR EL INSTITUTO DE FOMENTO PESQUERO.

LA PESCA

EN CHILE

I: LOS RECURSOS MARINOS

La importancia del Océano Pacífico en la vida nacional es una materia que constantemente está siendo recordada. Se habla de los recursos que aún no han sido explotados y de las miles y miles de toneladas que anualmente se le arrebatan al mar a fin de convertirlas en alimentos para la población e ingresos de divisas, entre otros.

Sobre esta base, es importante considerar la ventajosa ubicación de Chile respecto de otras naciones; pero también es fundamental tomar conciencia del aprovechamiento que se debe hacer de este mar.

Y así como nuestro país es beneficiado por limitar con el Pacífico, también es beneficiado porque en sus aguas y en su fondo habita una diversidad de especies que lo hace distinto del resto.

Esta diversidad de especies, además, se repite con frecuencia a lo largo del litoral. Así es como se puede constatar la presencia del loco en Arica como en el Estrecho de Magallanes o el langostino colorado que se encuentra en el norte y en el sur, razón por la cual transforma cada día a

la actividad pesquera en una de las más importantes de la vida nacional.

EVOLUCION DE LA ACTIVIDAD PESQUERA

Las necesidades surgidas como consecuencia del permanente incremento de la población en el mundo y el avance científico y tecnológico han llevado a un permanente desarrollo de las distintas actividades productivas, entre las que figura la pesca.

Esta constituye un interés marítimo que requiere de la máxima atención del Estado, porque se basa en un recurso natural que debe ser explotado adecuadamente, con el propósito de mantenerla como una importante fuente generadora de ingresos y para lo cual se necesita que exista una desarrollada conciencia marítima. Un ejemplo de ello es que en 1974, el sector pesquero contribuyó con un 2,8 por ciento del total de las divisas y el año pasado se elevó al 12,10 por ciento.

EL CONOCIMIENTO DE NUESTRO MAR

Durante muchos años hemos acariciado el concepto de que CHILE TIENE UN DESTINO MARÍTIMO. Sin embargo, antes de la última década no se han apreciado grandes esfuerzos, tanto del Estado como del sector privado, para convertir esta expresión en una palpable realidad y en uno de los más sólidos pilares del desarrollo económico del país.

El diseño de una Política Marítima Nacional en 1976 y la futura creación de un Ministerio del Mar será, sin duda, las más relevantes y efectivas iniciativas de Gobierno para contribuir al fomento de nuestros Intereses Marítimos, definidos como aquellas actividades relacionadas con el uso de los recursos naturales contenidos dentro del conjunto de superficies, volúmenes acuáticos, lechos y subsuelos marinos, sometidos a la jurisdicción chilena; y que generan beneficios de orden estratégico, económico, científico y social, tanto para el Estado como para la comunidad nacional.

La importancia de estas decisiones políticas está estrechamente vinculada con el desarrollo de actividades económicas, como son fundamentalmente el transporte marítimo y las pesquerías. A la primera están ligadas la construcción e industria navales y la operación de puertos y terminales marítimos, cuyo quehacer requiere tan sólo una participación estatal, en términos de regulación y control; a la segunda, en cambio, se agregan otras acciones como son la investigación oceánica y la preservación del medio marino.

En la actividad pesquera es entonces donde el Estado debe asumir un rol más estricto, toda vez que en ella se encuentra comprometida una parte importante de su patrimonio ecológico oceánico, cuya permanencia debe ser cautelada también, a través de la racionalización de la captura o extracción de especies, tanto de su fauna como de su flora marina.

La Armada de Chile, por espacio de muchos años y en razón a su misión fundamental, ha dedicado gran atención a esta materia, considerada vital para el futuro de la Nación, dando apoyo a la investigación y al desarrollo pesquero, mediante la participación de los organismos institucionales especializados.

OFICINA DE INTERESES MARÍTIMOS DE LA ARMADA.

El desarrollo de la pesca se ha ido reflejando en una transición desde la captura de ejemplares aislados a una captura masiva, con el objeto de suministrar grandes cantidades a un menor costo unitario. Junto con este cambio se impulsó la actividad en aguas profundas, luego de existir una sobreexplotación de la zona costera y también la mecanización a fin de optimizar el manejo de estos inagotables recursos.

PESQUERIAS NACIONALES

En nuestro país existen cinco unidades en el desarrollo de las pesquerías nacionales de la zona económica exclusiva. Ellas son las pelágicas o de aguas cercanas a la costa de las zonas norte y sur, las demersales o de aguas profundas de crustáceos de la zona central, las demersales de peces de la zona sur austral

y las pesquerías oceánicas o de alta mar.

La primera de ellas está integrada por la sardina española y sardina común, jurel, caballa, anchoveta y bonito y se desarrolla básicamente entre Arica y Antofagasta y Coquimbo y Talcahuano.

En cuanto a la sardina española, esta especie se ha constituido en el recurso de mayor importancia respecto de los volúmenes desembarcados. Su captura es realizada fundamentalmente por la flota pesquera industrial y la participación de la flota artesanal ha sido de un uno por ciento. En promedio, el 95% de los desembarques se ha destinado a la elaboración de harina y aceite; un tres por ciento a la conservería y el dos por ciento restante a congelado y consumo fresco. La sardina española presenta dos períodos de desove.

El más importante entre julio y septiembre y el secundario entre febrero y abril.

Por otra parte, más de la

mitad de la sardina común es capturada por la flota industrial y sólo un 37% es aportado por la pesquería artesanal. Su

aprovechamiento es similar a la de tipo española. El período de actividad reproductiva se presenta durante el segundo semestre del año.

Respecto del jurel, el 90% de los desembarques se destina a la elaboración de harina y aceite, un cinco por ciento a conservería y el cinco restante a consumo fresco, congelado y ahumado. Su captura es efectuada mayoritariamente por la flota pesquera industrial, correspondiendo un tres por ciento de ella a la pesca artesanal. Su época de desove en la zona norte se extiende desde fines de invierno y durante la primavera, mientras que en Talcahuano es entre octubre y noviembre.

También el 96 por ciento de los desembarques de caballa corresponde a la flota pesquera industrial y su captura es realizada principalmente como fauna acompañante de la sardina española y el jurel. Casi la mitad de lo extraído es destinado a consumo fresco. El resto es ocupado en harina, aceite y congelado. La principal época de actividad reproductiva se manifiesta dentro del período de primavera y verano.

La segunda unidad se refiere a pesquerías demersales de crustáceos de la zona central y se trata fundamentalmente de los langostinos amarillos y colorados y camarón nailon.

El langostino amarillo se encuentra geográficamente distribuido entre Taltal e Isla Mocha y entre 110 y 300 metros de profundidad, mientras que el langostino colorado, es capturado entre Arica y Ancud y puede ser

RECURSOS PELAGICOS

Organismos acuáticos que nadan libremente sin relacionarse con el fondo marino.

GRUPO A

SARDINA ESPAÑOLA

(*Sardinops sagax*)

JUREL

(*Trachurus murphyi*)

ANCHOVETA

(*Engraulis ringens*)

CABALLA

(*Scomber japonicus peruanus*)

BONITO

(*Sarda chilensis*)

AGUJILLA

(*Scomberesox saurus*)

COJINOBA

(*Seriotelella violacea*)

DEL NORTE

(*Seriotelella violacea*)

ALBACORA

(*Xiphias gladius*)

LANGOSTAS DE

ISLA DE PASCUA

(*Panulirus pascuensis*)

LANGOSTA DE

JUAN FERNANDEZ

(*Jasus frontalis*)

SARDINA COMUN

(*Clupea bentincki*)

RECURSOS

BENTO

DEMERSALES

Organismos acuáticos que habitan sobre el fondo y de algún modo están asociados a él.

GRUPO B

PEJEGALLO

(*Callorhynchus callorhynchus*)

CONGRIO NEGRO

(*Gerypterius maculatus*)

CONGRIO

(*Gerypterius blacordes*)

DORADO

(*Gerypterius blacordes*)

CONGRIO

(*Gerypterius chilensis*)

COLORADO

(*Gerypterius chilensis*)

MERLUZA COMUN

(*Merluccius gayi gayi*)

LANGOSTINO

(*Pleuroncodes monodon*)

COLORADO

(*Pleuroncodes monodon*)

LANGOSTINO

(*Cewimunia johni*)

AMARILLO

(*Cewimunia johni*)

CAMARON

(*Heterocarpus reedi*)

NAILON

(*Heterocarpus reedi*)

MERLUZA DE

3 ALETAS

(*Micromesistius australis*)

MERLUZA DE

COLA

(*Macruronus magellanicus*)

JUREL

(*Trachurus murphyi*)

BROTULA

(*Salilota australis*)

ROBALO

(*Eleginops maclovinus*)

COJINOBA

(*Seriotelella Spp*)

DEL SUR

(*Seriotelella Spp*)

MERLUZA DEL

SUR

(*Merluccius polylepis*)

RECURSOS

BENTONICOS

Organismos acuáticos que viven en el fondo del mar.

GRUPO C

LOCO

(*Concholepas concholepas*)

CARACOL LOCATE

(*Thais chocolata*)

PELILLO

(*Gracilaria spp*)

JAIBA

(*Cancer spp*)

OSTION

(*Chlamys purpurata*)

DEL NORTE

(*Chlamys purpurata*)

PIURE

(*Pyura chilensis*)

CHOLGA

(*Aulacomys ater*)

MACHA

(*Mesodesma donacium*)

CHASCON

(*Lessonia spp*)

LENGUADO

(*Paralichthys microps Hip-*

poglossina macrops)

CARACOL

(*Chorus giganteus*)

LUGA-LUGA

(*Indanea spp*)

CORVINA

(*Cilus monti*)

ERIZO

(*Loxostomus albus*)

PICOROCO

(*Megabalanus psittacus*)

OSTRA

(*Ostrea chilensis*)

CHORO ZAPATO

(*Choromytilus chorus*)

CHORITO

(*Mytilus chilensis*)

ALMEJA

(*Ameghinomya antiqua y*

Protothaca thaca)

CENTOLLON

(*Paralomis granulosa*)

CENTOLLA

(*Lithodes antarcticus*)

OSTION DEL SUR

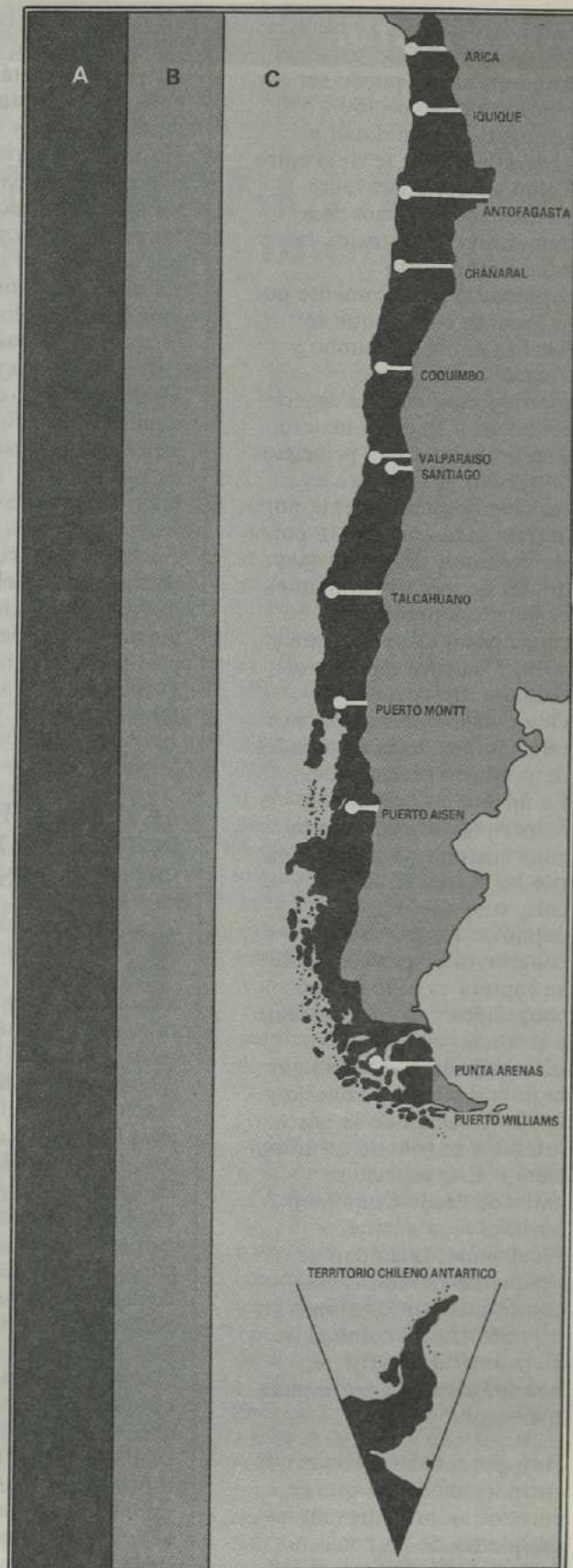
(*Chlamys patagonica*)

HUIRO

(*Macrocystis pyrifera*)

KRILL

(*Euphausia superba*)



extraído desde los 24 hasta los 400 metros. Por su parte, el camarón nallon puede ser ubicado desde los 150 a 550 metros de profundidad y geográficamente se sitúa entre Taltal y Puerto Saavedra. La unidad de pesquerías demersales de peces de la zona central, está representada básicamente por la merluza común que se localiza entre Coquimbo y Corral. La época de reproducción de esta especie comienza a fines de invierno y se prolonga hasta principios de verano. Su captura es realizada principalmente por la flota industrial. El 18 por ciento de los desembarques totales de merluza común es destinado a productos congelados, el 16 a harina y aceite y la cifra restante al consumo fresco.

Ocasionalmente se elaboran también pequeñas cantidades de producto seco-salado. La unidad de pesquerías demersales de peces de la zona austral está constituida por las merluzas del sur y de cola, congrio dorado y cojinova. Respecto del congrio, el 81 por ciento de su captura es utilizada en congelados y la cifra restante a consumo en fresco. Es principalmente extraído por la flota de buques factoría y la participación de la pesca artesanal es sólo de un 15 por ciento. Esta especie se extiende desde Coquimbo hasta la zona austral. Finalmente, la unidad de pesquerías oceánicas está constituida por los atunes y especies afines, como el de aleta amarilla, barrilete, bonito, caballa y pez espada o albacora.

Hay que señalar además que entre los moluscos que se encuentran presentes en las pesquerías de las zonas norte, central y sur, figuran el caracol trumuleo de concha

espiralada y de color rosado pálido; el loco que se distribuye geográficamente entre Arica hasta el Estrecho de Magallanes y Cabo de Hornos; el chorito, especie que puede ser extraída desde Iquique al Estrecho de Magallanes; la ostra, recurso que se encuentra entre Arica y Chiloé y la almeja, que también es explotada desde la zona norte hasta el Estrecho de Magallanes.

Mientras tanto, en cuanto a equinodermos figura el erizo, especie que habita a lo largo de todo el país. Respecto de los crustáceos también están las jaibas peluda, roja y mora. Entre las tres, cubren toda la costa chilena y el archipiélago de Juan Fernández, la centolla y centollón en la zona sur del país y la langosta de Juan Fernández e Islas Desventuradas.

ACTIVIDADES POTENCIALES DEL SECTOR PESQUERO

Entre ellas figura el cultivo de algunas especies de algas. Esta actividad aún es de tipo artesanal y su recolección se efectúa manualmente y a través del uso de artes rudimentarias. Los principales grupos algológicos explotados en el país son las algas rojas y pardas. Entre las rojas se destacan las especies pertenecientes al género *gracilaria*, cuya industrialización permite la obtención de un producto de alto valor económico como es el agar-agar. Otras especies, pertenecientes a este grupo, corresponden a aquellas del género *gelidium*, de las cuales también se extrae agar-agar y el género *Iridaea*,

de donde se obtiene un producto de uso industrial denominado carragenano. En cuanto a las pardas, de ellas se saca el alginato, que es de múltiples usos en la industria y su explotación se localiza preferentemente en la zona norte. En general, la actividad pesquera de recursos algológicos genera una importante fuente de trabajo para pescadores artesanales, quienes explotan este recurso estacionalmente, desde áreas donde se localizan las mayores concentraciones. Otra de las actividades potenciales de este sector es el manejo del Krill. Hace once años, el Instituto de Fomento Pesquero (I.F.O.P.), inició un programa de investigación respecto de este recurso a fin de obtener antecedentes que permitieran su explotación e industrialización en corto y mediano plazo, tomando en consideración que una de las áreas de mayor abundancia se encuentra en la zona marítima costera de la península antártica. En cuanto a su industrialización se pueden diferenciar tres grupos. El primero de ellos, para consumo humano, entero, crudo o cocido y congelado; el segundo a consumo animal, como harina integral y desechos y el tercero para uso industrial como la quitina, quitosano y pigmentos carotinoides. En otras de las actividades potenciales está la acuicultura, que se inició en Chile a partir de 1905 y que desde un comienzo estuvo relacionada principalmente con las especies salmonídeas. Como los resultados de los primeros experimentos en esta materia fueron positivos, se han ido estableciendo un número importante de estaciones de cultivo marino integrándose nuevas especies, como el abalón o loco.

KAREN ANN QUINLEY: UNA REFLEXION SOBRE LAS DROGAS

Luego de permanecer diez años en estado de coma, dejó de existir a los 31 años de edad, la joven norteamericana, Karen Ann Quinley, víctima de una neumonía. La muchacha quedó como un vegetal después de ingerir una mezcla de alcohol y pastillas tranquilizantes en una fiesta. En torno a este caso se originó una gran polémica, primero, porque nunca se estableció si el consumo de fármacos y el alcohol le provocaron ese estado. Por otra parte, sus padres protagonizaron un histórico debate sobre el derecho a la vida. La justicia norteamericana autorizó a la familia a desconectarla de un respirador artificial. Sin embargo, la joven sobrevivió diez años en estado vegetativo.

Sus últimos meses estuvo en posición fetal reaccionando en algunas oportunidades a los ruidos fuertes. Este patético hecho, constituye una advertencia para la juventud respecto del consumo de drogas y fármacos, problema que ha ido creciendo en el mundo entero, debido fundamentalmente a que presenta una enriquecedora fuente de ingresos para quienes trafican con estupefacientes. Esta materia ha sido permanente preocupación de los gobiernos y de diversos organismos internacionales, los

que han desarrollado políticas que controlan su uso médico y que reprimen el tráfico ilegal.

En Chile, consciente la autoridad del aumento del consumo de drogas en la juventud, a partir de la década del 60, introdujo importantes modificaciones a la ley existente sobre drogas. En términos generales el nuevo cuerpo legal publicado el cuatro de Marzo de 1985, dispone el alto control a la producción, venta, consumo y uso de estupefacientes y productos psicotrópicos, conteniendo normas actualizadas de acuerdo a los tratados internacionales y regionales como también en virtud de la experiencia nacional.

Una de las novedades que presenta esta disposición es la utilización de modernos medios audiovisuales, que se han transformado en un poderoso factor de ayuda para combatir la drogadicción.

Los esfuerzos de la autoridad en este sentido no han quedado en ese punto y prueba de ello es que en los últimos días se desarrolló en Santiago, la Tercera Conferencia Internacional sobre control de drogas, donde Chile exhibió importantes logros.

A este encuentro, asistieron más de 60 participantes de Estados Unidos, cuatro de Centroamérica, nueve Sudameri-

canos y observadores de Canadá, Francia, Italia, España, Alemania Federal y Gran Bretaña.

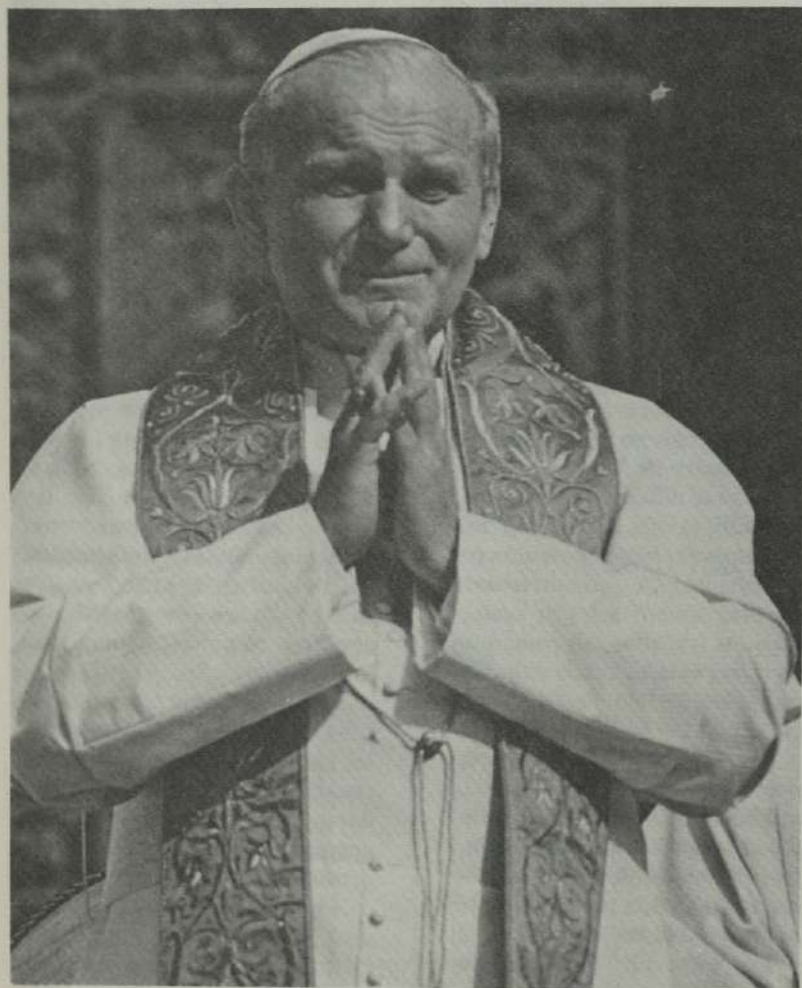
Uno de los aspectos que se destacaron en esta importante reunión fue que las acciones destinadas a prevenir el uso ilícito de las drogas van más allá de una labor estrictamente policial. Es aquí donde la familia y el colegio juegan un rol fundamental en la educación del joven, destinada a prevenir el consumo de estupefacientes, para evitar estas prácticas que causan daños irreversibles al cerebro como la experiencia indica.

Talvez la importancia de estas Conferencias Internacionales radica en la posibilidad de crear lazos entre los estados, para fomentar y estimular acercamientos regionales a los problemas comunes.

Asimismo, difundir técnicas de investigación, adelantos científicos e información para combatir el narcotráfico. Otro aspecto importante es promover la aplicación eficiente de las leyes contra las drogas.

De acuerdo a los estudios hechos en nuestro país, el consumo de drogas es bajo y se refiere fundamentalmente a drogas suaves y lo realizan adolescentes y adultos jóvenes y tiene básicamente una motivación psicológica.

VISITA DE JUAN PABLO II A HOLANDA



¿Quién no conoce a su Santidad Juan Pablo II?

Su figura cariñosa y simpática, con sus ojos azules penetrantes, su sonrisa acogedora y su traje blanco, está en todas las mentes. Va, viene, vuela de un país a otro, de un continente a otro, de Europa al Asia, a Sudamérica, a Centro y Norteamérica, siempre amable, generoso y valiente. Porque es valiente. Lo probó cuando estuvo a punto de ser asesinado por los disparos del agente internacional Ali Agca. O cuando, en Fátima, corrió el riesgo de ser apuñalado por una mente religiosa desviada. Perdonó a Agca. Debe haber perdonado

también al segundo. Y sigue exponiendo su vida, por amor a los hombres, como Cristo. Lo ocurrido en mayo, en su gira N° 26, es revelador. Sabía, antes de viajar a los países del BENELUX (Bélgica, Holanda y Luxemburgo), que su visita levantaba terribles protestas en el segundo de estos países. Pero no las protestas del pueblo, ni de todos los grupos religiosos. Las protestas de un sector de su propia fe, unidas a las protestas de los ateos. Y de los degenerados. Una extraña conspiración se hizo presente. Semanas antes del 11 de mayo, fecha de llegada, aparecieron carteles en las calles de Holanda, pidiendo el "asesinato" del Papa. Nada menos. Exigiendo que si habían fallado los dos atentados anteriores, éste no debía fallar. Naturalmente, se publicitaron por todo el mundo.

Al mismo tiempo, en televisión se difundían spots publicitarios contra S.S. Juan Pablo II. ¿Quiénes los hacían y quiénes los pagaban? Todo eso exige un financiamiento subido. Igualmente, por radio se dio a conocer una cancioncilla burlona, "Popie, jopie", para desprestigiar al Papa, que se repetía incansablemente. ¿Quiénes estaban detrás de eso? Llegó el Papa. Entonces, la prensa, la radio y la televisión, se dedicaron a mostrar las manifestaciones negativas. Grupos de exaltados, grupos de embriagados, de drogadictos, de viciosos, que atacaban a la policía, gritaban contra el Papa, hacían actos obscenos enloquecidos y delirantes.

Nunca había ocurrido esto. Cualquier visita del Santo Padre —a Perú, a Polonia, a las Naciones Unidas, para citar sólo 3 lugares— merecía el afecto delirante de la multitud. Si algún desequilibrado llegó a dar una nota falsa, eso fue un hecho aislado. Y S.S. Juan Pablo II atrajo a todos.

¿Por qué ahora no? ¿Por qué le prepararon contramanifestaciones? ¿Por qué se gastó tanto dinero en ensuciar su imagen antes de que estuviera en Holanda? ¿Por qué los medios publicitarios, la prensa, la radio y la televisión, ofrecieron sólo lo negativo, y esas fueron las imágenes que dieron la vuelta al mundo y llegaron a Chile?

¿Sólo porque existía un sector católico disidente y enrabiado con la firmeza del Papa frente a errores, vicios y posiciones anticristianas? ¿Sólo porque la juventud —como ha dicho un religioso holandés— está desviada hacia “las drogas, las cuestiones sexuales, los punks”?

Curioso. Todo cuanto hubo de positivo en la visita papal, fue silenciado. Y hubo mucho positivo. Salvo los disturbios en Utrecht y La Haya, el resto fue admirable, de afecto, de alegría y de paz. Lo que siempre ha sucedido cuando llega el Pontífice. Sólo que esas multitudes fieles, esos aplausos espontáneos, ese cariño que normalmente despierta S.S. Juan Pablo II, no se transmitió o se transmitió disminuido.

En cambio, se hizo resaltar la mugre física y moral, las discusiones de personas disidentes, el mal criterio y la falta de obediencia de algunos sectores católicos, y el odio reconcentrado de los materialistas que no pueden aceptar la realidad de un Papa que es el guía espiritual más elevado de la tierra. ¿Por qué sucedió esto?

Porque estaba preparado y orquestado. Porque en un país, por muy culto que sea y de muchas tradiciones, donde se permite que haya una mal llamada “libertad de costumbres”, como ocurre, por desgracia, en varios de los antiguos países católicos de la vieja Europa, existe un campo fácil para caer en lo inmoral.

Tan fácil, que se pueden organizar estos actos e injuriar al Papa, porque su figura ha conquistado el mundo y hay quienes desean ensuciarlo, desprestigiarlo, puesto que se les opone en su doctrina, en su enseñanza y en sus actos. Lo que el Papa dice y proclama es la palabra de Cristo. Y ella duele y choca a muchos hoy día, incluso cristianos, como chocó en su tiempo incluso entre quienes le seguían en

Palestina.

La verdad es que los días que S.S. Juan Pablo II estuvo en Holanda, no fueron un fracaso, como se dijo, sino un triunfo. Fueron un triunfo de su humildad, de su paciencia y de su valentía. Pasó por medio de algo así como el poder del infierno, sin mancharse, ni inmutarse.

Cristianamente, habló con todos, desde la Reina, los Jueces de la Corte Internacional de La Haya y las autoridades, hasta los niños y los enfermos, sin hacer caso de las botellas vacías, de las bombas de humo, de los carteles amenazadores, de los gestos obscenos, de los gritos de “muerte”, ni de los insultos groseros que le lanzaron grupos organizados para eso. Habló, rezó y predicó. Cuando se fue, muchos estaban avergonzados. Ya era tarde para ellos. Puede decirse, como aparece en el Evangelio de S. Juan: “Vino a los suyos, y los suyos no lo reconocieron”. En cambio, los países vecinos, tal vez para compensar la triste nota holandesa, dieron una acogida triunfal a S.S. Juan Pablo II. La cual no compensa, sino que obliga a reflexionar más en este rechazo a Cristo en la persona del sucesor directo de S. Pedro. El turco Ali Agca, que atentó contra S.S. Juan Pablo II, ha dicho muy claramente en el proceso que había una conspiración para asesinar al Papa. A Bulgaria huyeron miembros de esa Embajada en Roma y no se han presentado al juicio. El proceso todavía no termina, pero todos los indicios señalan de dónde vinieron los disparos. De más allá de Bulgaria.

¿Y esto de Holanda? No fue casualidad. Por muy revuelta que ande la situación religiosa interna, este concierto no sólo tiene una raíz religiosa. La tiene política. Y la tiene moral. Alguien escribió una vez, que si un pueblo pierde el sentido de Dios, cae más abajo que las bestias. Si se pierde la fe, se pierde el respeto a la autoridad, a la familia, a la vida humana, al prójimo, a la sociedad. Puede aceptarse el aborto, los vicios del sexo, el libertinaje, el odio, la destrucción y la muerte.

Se disfrazará de “defensor de los derechos humanos”, o de “movimiento para la paz”, o de “amor libre”, o de “liberación”, pero su realidad es opuesta a la fe, la moral y la religión. Sus ataques van hacia la Iglesia y hacia su jefe, el Papa.

Por desgracia, es cierto. Y se ha visto en Holanda. 

Colaboración del servicio religioso de la Armada.

CINTURON DE SEGURIDAD

Con el aumento del parque automotriz en Chile, se elevó también el número de accidentes de tránsito, que privan a la nación de recursos humanos y materiales.

Frente a esto las autoridades crearon una nueva legislación del tránsito sobre esta materia, orientada a disminuir los accidentes mediante un ordenamiento más riguroso y con mejores sistemas de control. Sin duda una de las innovaciones más importantes del nuevo cuerpo legal la constituye el uso del cinturón de seguridad a partir de enero de 1986, en forma obligatoria. En la actualidad se pueden utilizar cualquiera de los tres tipos que existen: los de bandolera, de abdomen o de tres puntas. Este último, es el más completo y el que contempla la legislación. El cuerpo legal mencionado tuvo como principal impulsor al Comandante en Jefe de la Armada, Almirante José Toribio Merino, y entre los más importantes difusores, figura el Mayor de Carabineros de Chile Ricardo Letelier.

Aunque el uso de este implemento de seguridad, cumple cien años desde que se inventó, en nuestro país es un elemento nuevo, que ha demostrado ya en varias oportunidades su importancia en el resguardo de la vida humana.

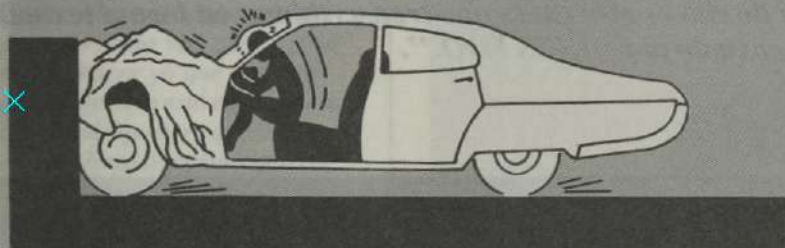
Uno de los aspectos en que se ha puesto más énfasis ha sido en el uso del cinturón de seguridad en zonas urbanas especialmente, ya que el 87,5 por ciento de los accidentes ocurren ahí, mientras que en carreteras sólo se registra un 12,5 por ciento... las cifras son elocuentes. También se ha insistido mucho en la necesidad que el acompañante lleve puesto el cinturón de seguridad, no por nada al lugar del copiloto le han llamado el "asiento de la muerte".

El cinturón de seguridad, obviamente no evita un accidente automovilístico, pero sí ayuda a aminorar los efectos de la colisión. Las cifras indican que un 95 por ciento de los heridos sufre de Traumatismo Encéfalo Craneano (TEC), derivado de un golpe violento, habitualmente contra el parabrisas. Sin embargo, se ha comprobado que quienes llevan puesto su cinturón de seguridad evitan el TEC porque este elemento evita la proyección del sujeto hacia adelante por efecto del choque.

En definitiva el rol que cumple el cinturón es reducir la fuerza del impacto contra cualquier parte del interior del vehículo. Investigaciones científicas han demostrado que el no uso de este elemento aumenta notablemente las posibilidades de muerte o lesiones graves en un accidente. Las estadísticas demuestran que las lesiones que se producen en las personas que no van provistas del cinturón de seguridad alcanzan a un 73 por ciento, distribuidas entre el cuello, brazos, abdomen y pecho, mientras que las lesiones en la cabeza llegan a un 81 por ciento.

Junto con estos efectos físicos, la instalación del cinturón durante la conducción de un vehículo tiene también un impacto psicológico, vale decir es un verdadero mensajero que permanentemente le dice al chofer que reduzca la velocidad, ya que se produce una serie de movimientos, como resultado de las maniobras del conductor.

Otra de las advertencias importantes que se hacen respecto a la seguridad en el automóvil, es evitar transportar objetos sueltos en la parte de atrás del auto. En caso de accidente, aunque se use el cinturón de seguridad, cualquiera de esos objetos puede incluso matar al conductor o a su acompañante con la velocidad del impacto, más aún si se trata de botellas, un televisor u otros.



Cabe destacar especialmente la necesidad de aprender correctamente el uso de estos implementos, para que en caso de emergencia no se traben, o por mala operación del cinturón, obstaculice el objetivo que persigue.

En la actualidad el mejor cinturón es el de tres puntas, con hebilla eyectable, porque fundamentalmente evita el desplazamiento del cuerpo del conductor y especialmente la cabeza.

Tal como lo hemos señalado, el uso del cinturón de seguridad no evita accidentes del tránsito, porque obviamente no hace milagros, ya que es una más de las medidas de seguridad que se deben tomar al conducir un vehículo.

Sin embargo, su correcta aplicación permitirá que usted siga disfrutando de un paseo en su vehículo en compañía de toda su familia.

Recuerde que el uso del cinturón de tres puntas es obligatorio a partir de enero de 1986, para el conductor y su acompañante y que se trata de una exigencia destinada a proteger su integridad física.

UN NIÑO EMULANDO A PRAT

El Combate Naval de Iquique, a través de los años permanece en la mente de todos los chilenos, especialmente la actitud de Arturo Prat Chacón. Hoy día cuando ha pasado tanto tiempo, un pequeño de 10 años quiere ingresar a la marina para hacer la misma carrera que el Héroe. Muestra de ello es esta carta que transcribimos en forma textual y que es una copia fiel del texto enviado por "LUIS FDO."

Señor

Capitán
Dirección de Instrucción
de la Armada de Chile
Casilla 242
Viña del Mar

Estimado Señor

Espero que al recibir mi carta la lea Ud. con mucha atención, no se asuste, y a su vez ojalá obtenga un buen resultado ya, que quien le escribe tiene muchos deseos de ser un integrante de este plantel.

Pués bien. Le contaré que quien le escribe lo hace con mucho anhelo de lograr algo, alomejor es imposible. Le dire que me llamo Luis Fdo Bermúdez Sepúlveda tengo 10 años y curso el 5^{to} año en la escuela "Isla de Pascua" de Stgo. obtengo buenas calificaciones sólo, que mi no me gusta ni artes Plásticas, ni técnico manual y ahí tengo la nota un poco más baja pero mi profesora Jefe quien a su vez es la directora lo dijo a mi mamá que yo podría ser el mejor alumno del colegio sino fuera porque es estos dos ramos que no me agradan mi nota es un poco, mas baja.



Bueno le contaré que esto de escribir a la Instrucción de la Armada se me ocurrió a mí al ver el reclame por T.V. ya que a mí esto me ha gustado desde muy chico. Me gustan mucho las personas, que llevan algún tipo de uniforme, pero a mí personalmente el que más me gusta es el de la Armada y como en T.V. daban algunos datos para escribir apenas lo vi me interesó de inmediato. Claro en ningún caso creo reunir los requisitos que Uds. piden pero entonces pienso como lo hizo el Capitán Prat cuando él a los 10 años ya era Guardia Marina y a los 15 años fue Jefe de Guardia Marina? ¿Que hizo él para poder entrar a la Armada siendo tan pequeño como yo? ahora ¿Que podría hacer yo que también quiero entrar a esta edad? puedo o no puedo quisiera que Ud. me enviara Nota de como lo podría hacer yo para entrar a la Armada a mi edad. Señor Capitán Ud que lee mi carta ojalá me envíe la respuesta, que yo deceso. A mí me gustaría quedar adentro no me interesa hasta grande ya que esto me gusta mucho. Quisiera que Ud. señor que lee la carta me pudiera ayudar a lograr, mi gran sueño de ser marino. Bueno le contare algo acerca de mi familia. Yo tengo 4 hermanos 2 mujeres y 2 hombres mi hna mayor tiene 21 años es técnico Parvularia mi otro hno tiene 19 años y él trabaja en el Hipodromo Chile mi otra hna tiene 13 cursa 8 año y finalmente yo que tengo 10 años y curso 5^{to} año. Mi madre trabaja para poder criarnos porque, es viuda mi padre falleció cuando yo tenía 5 años. Sabe creo somos muy humildes ya que a mi madre le cuesta mucho ganarse el dinero suficiente para poder alimentarnos y satisfacer nuestras necesidades, pero es eso lo que más fuerza me da a mí para poder seguir estudiando y lograr finalmente mi sueño. Le contaré que la letra es de mi hermana, ya que la mía la encuentra muy fea para una

carta de esta magnitud, pero quien la redacta soy yo disculpe la redacción pues la estoy recién aprendiendo hacer.

Como le contaba anteriormente quisiera convertir mi sueño realidad creo que Uds. hacen bien, en llamar por T.V. a la humanidad, ya que quienes lo hacen es un muy bonito gesto para con la Patria, es así como yo también quisiera poder integrarme a él. Ojalá pudieran

responder mi carta, ya fuera en forma positiva o negativa cualquier cosa referente a lo que quiero integrar o a mi gran sueño quisiera me lo hicieran llegar a mi dirección, ojalá sea respuesta positiva

escribe con mucha esperanza y cariño

(firmado)

Luis Fdo.



Colab.: Period. María Isabel Valenzuela de Quintana.

ESCUELA DE GRUMETES

DONDE SE FORJAN LOS ALTIVOS MARINEROS

Ciento diecisiete años cumplió el 3 de julio la Escuela de Grumetes "Alejandro Navarrete Cisternas", creada en 1868, siendo Presidente de la República don José Joaquín Pérez, y Ministro de Guerra y Marina don Federico Errázuriz Zañartu. El decreto que dio vida a la primera

Escuela de Tripulaciones de la Armada, marcó también el inicio de la preparación sistemática de nuestros hombres de mar, hasta culminar hoy en un moderno plantel; moderno no por sus edificios, sino por su concepción y metodología, y que es ejemplo para muchas Marinas de América.

DE LAS "CUATRO TABLAS"
A LA QUIRIQUINA

Muy lejos están aquellos días en que O'Higgins, secundado por su visionario ministro Zenteno, decidió formar una Escuadra Nacional. Partidas de reclutamiento engancharon en calles, plazas y muelles del



litoral a quienes integraron las primeras tripulaciones de la incipiente Marina de Guerra; éstas, suplieron con audacia, decisión e improvisación lo que les faltaba de pericia marinera. Pronto, las acciones de combate se encargaron de dar a los bisonos navegantes su bautizo de fuego y la necesaria experiencia, y bajo la hábil conducción de Cochrane, se obtuvo el dominio del Pacífico.

Más tarde, los imperativos históricos y geográficos hicieron ver la necesidad de dar una real formación a los marineros, por lo que se creó la mencionada Escuela de Tripulaciones en 1868, que inició sus actividades con 19 aprendices a bordo del pontón "Thalaba".

Con un receso impuesto por la Guerra del Pacífico y cobijada bajo diversos aleros y cubiertas, hasta aposentarse definitivamente en la Isla Quiriquina, en 1921, ha sabido ganarse en esos 117 años un merecido prestigio. Muchos héroes, como los 29 grumetes, niños apenas, que ofrendaron sus vidas en Iquique a bordo de la gloriosa "Esmeralda"; como el Guardián Brito, distinguido en Pisagua; los Grumetes Téllez y Bravo, certeros fusileros de Punta Gruesa, y los Marineros Fuentealba y Odger, muertos al rescatar a camaradas en el naufragio del escampavía "Janequeo", jalonan las páginas de su historia. Los conocidos y los anónimos. Los que dieron sus

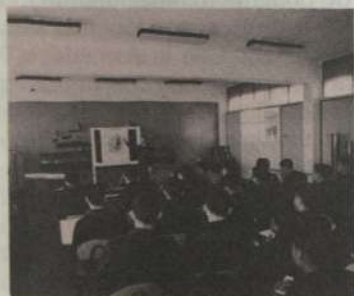


vidas en supremo sacrificio y los que han llevado una vida ejemplar y meritoria. Todos son fehaciente testimonio que quienes se forman en la Escuela, son dignos guardianes de las más gloriosas tradiciones de la Armada de Chile. Entre los egresados del plantel resalta con especial brillo la mención del Comandante Alejandro Navarrete Cisternas, cuyo nombre lleva esta institución matriz, y cuya tenacidad y méritos le valieron el privilegio de ser el primer Oficial de Mar de la Armada, creando así una nueva expectativa de ascenso a escalafones superiores en la carrera de Gente de Mar.

LAS DOTACIONES DEL FUTURO

Sabedores que el mundo avanza con vertiginosa rapidez, los Mandos Navales han depositado en la Escuela de Grumetes la misión de formar tripulaciones con visión de futuro. Por ello se están instruyendo, en estos momentos, a los hombres que navegarán la flota nacional del año 2000.

Cada día, el progreso de la ciencia y de la técnica trae aparejado el mejoramiento del armamento. En la guerra moderna, con medios relativamente equiparados y de efectos conocidos, con la sofisticación y precisión elevada a niveles increíbles, es cada vez menor el tiempo para decidir y reaccionar, y mayores las consecuencias de cada acción bélica; por tanto, es cada vez más importante la capacidad y conocimientos que posea el hombre que usará las armas y del cual depende la mantención y eficiencia de los equipos. Por estas razones la responsabilidad de cada tripulante se incrementa a pasos agigantados. Aquel joven, de entre 16 y 18 años, pelo largo, que se despidió entusiasmado el primer día de sus padres en la Puerta de Los Leones de la Base Naval de Talcahuano, está lejos de tener estos pensamientos. Pero, poco a poco, se le va formando en la "Vieja Escuela de Altivos Marineros", hasta comprender que su destino está en el mar, como reza la divisa de su escudo, así como también que es necesaria su eficiencia, basada en la vocación verdadera y la adecuada instrucción, para





poder cumplir con la noble tarea de velar por la soberanía de la patria, uniendo todo el territorio mediante el océano como ancha vía.

Una Armada como la de Chile, que por su condición de país en desarrollo no puede contar con los más recientes adelantos en materia de buques y armas, cifra su preocupación en el factor más importante, que suplirá muchas veces los adelantos técnicos: sus hombres. Para lograr formar los elementos preparados, cabales y criteriosos que requiere, ha depositado en la Escuela de Grumetes la misión de forjar al futuro hombre de mar con el temple necesario para desempeñarse en sus unidades y reparticiones, lo que se hace en un año y medio de estudios teóricos y prácticos. Otros seis meses de bruñido posterior en las Escuelas de Especialidades capacitan al grumete para conocer y

orientarse hacia la especialidad que seguirán más tarde, la que puede ser en el área de Armamentos, Operaciones, Ingeniería u otras.

Alrededor de un centenar de los mejores egresados realizan también el crucero de instrucción a bordo del B.E. "Esmeralda".

Terminadas estas etapas, el grumete es ascendido a Marinero Segundo. Allí, comienza a vivir su verdadera vida náutica, que podrá culminar en el grado de Suboficial Mayor.

LOS ENCARGADOS DE LA INSTRUCCION

Para el logro de estos objetivos, la Escuela cuenta con un selecto grupo de Oficiales, Profesores Civiles y militares, instructores y otros profesionales

especializados, elegidos cuidadosamente para impartir los conceptos básicos de formación profesional, moral, espiritual y físicos que requiere el futuro hombre de mar.

El cuerpo docente asiste periódicamente a cursos de perfeccionamiento, dictados tanto por la Armada como por universidades u otros organismos competentes, para revisar constantemente sus metodologías y conocimientos y adecuarlos a los cambios. Encabeza actualmente el plantel el Capitán de Navío Hernán Cabrera Cárdenas, quien se considera afortunado de poder comandar uno de los institutos matrices más importantes de la Armada, a la vez que señala con orgullo los medios con que cuenta la Escuela para el cumplimiento de su misión, unidos a las bondades naturales de la hermosa Quiriquina.

LA FORMACION ACADEMICA

Postulantes de todo Chile, muchos de ellos sin haber visto jamás el mar, son rigurosamente seleccionados mediante exámenes de conocimientos y aptitudes, test físico y entrevistas personales, para garantizar el ingreso del mejor potencial humano al instituto. Durante su permanencia, el grumete es sometido a un exhaustivo y sistemático programa de entrenamiento, que comprende la enseñanza escolar y actividades físico-militares, y su formación es complementada con competencias deportivas, y actividades culturales y religiosas. En la Escuela de Grumetes se sustenta que "el aprendizaje es directamente proporcional al cuadrado de la actividad experimental realizada". Efectivamente, el alumno aprende mejor ejecutando directamente una situación determinada. Para ello, se cuenta con completos y modernos laboratorios; una Sala de Ramos Profesionales, para cada una de las disciplinas, dotada con aparatos, equipos y maquinarias; cineteca, sala de televisión educativa, equipos de audio; Sala de Ayudas a la Instrucción, que proporciona entre otros, cartillas, mapas, esquemas, croquis, etc., y una muy bien dotada biblioteca, con más de diez mil volúmenes. También existe una sala de producción de medios, entre los que están comprendidos un laboratorio fotográfico, sala de dibujos y una imprenta. En esta última se edita una excelente revista titulada "Timonel", en la que además de reseñarse las

actividades propias del establecimiento, colaboran los profesores y los grumetes dan rienda suelta a sus inquietudes literarias.

HASTA LA NATURALEZA AYUDA

Y entre sus mejores recursos, está la ubicación misma del plantel, en Isla Quiriquina. El hermosísimo lugar, que cierra la bahía de Concepción, frente a Penco y Tomé y claramente visible desde la península de Tumbes, dista 5 millas de Talcahuano y encierra toda una historia y un sinnúmero de tesoros por descubrir. Sus largas y hermosas playas, su vegetación natural, su mar calmo y radas protegidas, son óptimas para la instrucción, especialmente en la navegación a vela, el buceo, la natación, o la práctica de deportes. También su belleza es solaz para las familias de los funcionarios navales que allí moran. Tres remolcadores cubren, en poco más de treinta minutos, la distancia que la separa de

Talcahuano, travesía que familiariza prontamente a los futuros marineros con el mar. También, trasladan a los visitantes, que previo permiso de la Armada, pueden admirar los petroglifos dejados en su parte norte por los primitivos asentados del lugar, que se estima datan del 1500 A.C. En el pequeño museo de la isla también pueden observarse fósiles, instrumentos y utensilios usados 15 siglos después por los "moluches", grupo mapuche del oeste. Asimismo, quedan recuerdos de la estancia de los patriotas desterrados durante la Guerra de la Independencia y de los 4 años vividos en esta posesión por la tripulación del crucero alemán "Dresden", durante la I Guerra Mundial. Casi un centenar de casas y 1.800 habitantes, que cuentan con capilla, supermercado, jardín infantil y otras comodidades, hacen de esta comunidad una pequeña ciudadela que contribuye entusiastamente a la misión de forjar, en el bisoño grumete, al altivo marinero que surcará los mares de Chile. 



CHILE: NACION MARITIMA

MARIO ARNELLO ROMO



**"NUESTRO
DESTINO
OCEANICO NOS
OBLIGA A
REALIZAR
URGENTES
TAREAS. DURAS,
DIFICILES,
SOSTENIDAS.
PERO, CON
CONCIENCIA
MARITIMA, ELLAS
SON POSIBLES."**

Una de las razones que, quizás, expliquen la ausencia de una conciencia marítima en Chile, es la incompreensión, tradicional y generalizada, que los chilenos tenemos del territorio nacional.

Desde el inicio, el error ha sido señalar a Chile como una larga y angosta faja de tierra, entre la cordillera y el mar.

Con esa concepción falsa, pedestre, ignorante del espacio y contraria a la verdad y a la geografía, se formó una conciencia estrecha. Se ignoró el espacio de la Patagonia al Este de los Andes, y se perdió. Se ignoró el mar y el significado del mar, y se perdió la oportunidad de haber creado una gran nación marítima.

Pero no contentos con esa concepción errada, hemos representado a Chile, en todos los colegios, escuelas y liceos, con un mapa oficial en que el país aparece dividido en tres fajas, sólo con un borde azul, en vez del mar, y con unos pequeños recuadros, en los que figuran la Isla de Pascua y las otras islas oceánicas chilenas.

En los últimos 40 años, se ha

agregado un rectángulo, en una escala reducida, del territorio antártico chileno.

¿Cómo, con esa imagen aserruchada de Chile, podrían los niños concebir el espacio marítimo y la dimensión geográfica y planetaria de nuestra Patria?

¿Cómo se va a comprender que existe el más vasto escenario natural del mundo —el océano Pacífico—, abierto a los desafíos y a la creación histórica de los chilenos, si junto a la costa chilena se cortó todo el mar?

¿Cómo, con esa visión errada, se iba a comprender que Chile tiene un ámbito extendido en tres dimensiones?

Chile no es, ni ha sido jamás, esa realidad menguada que representa ese mapa.

La realidad territorial de Chile, el territorio chileno, es otra cosa.

Chile es un conjunto de tierras y de mar, que asumen la forma de dos triángulos.

Uno, es el triángulo que tiene como base el territorio chileno sudamericano, con los vértices en Arica y en el Cabo de Hornos, y con el vértice oceánico en la Isla de Pascua. Este amplio triángulo, cuya base se extiende con más de 4.200 Kms. y cuya altura alcanza a 3.700 Kms., que es la distancia que existe entre la Isla de Pascua y el continente, comprende el Mar de Chile. Dentro de él, en forma discontinuada pero integrada, queda la parte sudamericana y la parte oceánica de su territorio terrestre y marítimo.

Dos, la otra forma casi triangular, es el territorio antártico chileno, cuyo vértice final es el Polo Sur y cuyos lados se extienden en los meridianos 53° y 90° W., hasta llegar a 200 millas marinas de las costas antárticas. La base, de éste como invertido, sigue la costa de la Tierra de

O'Higgins, desde la distancia, también, de las 200 millas marinas.

Pensemos que si todos los chilenos, desde niños, tuvieran esta imagen verdadera del territorio de Chile, podrían concebir una nación distinta.

Comprenderían que somos una gran nación, con una enorme extensión de territorio nacional terrestre, marítimo y glacial; y con enormes potencialidades para su desarrollo y futuro.

Y nunca más podríamos excusar nuestros fracasos con la falacia de ser una nación pequeña.

Comprenderían, que el mar de Chile es parte consustancial de nuestra Patria; y que Chile, la porción del planeta sometida a la jurisdicción y soberanía de Chile, es en un 70% mar y sólo en un 30% tierra.

Tal vez, así, los chilenos se forjen una conciencia marítima, una concepción nacional marítima y una vocación marítima. Tal vez, así, se aprenda a vivir con el mar, a conocerlo, a investigarlo, a cultivarlo para vivir de sus recursos, a preservarlo y a no contaminarlo.

Si, además, también tuviéramos, al alcance de todos los niños chilenos en las escuelas, un amplio mapa mundial, en el que aparezca claramente la posición de Chile en la cuenca total del océano Pacífico y en la comunicación hacia el Atlántico; —y no mapas con el océano Pacífico partido por la mitad— entonces esa conciencia, concepción nacional y vocación marítima, se ampliarían hasta ser oceánicas.

Chile saldría, entonces, a ser una nación marinera capaz de expandirse más allá de todos los horizontes, de alcanzar las más distantes orillas y trascender en el tiempo y en la historia de los tiempos futuros.

Nuestro destino oceánico nos obliga a realizar urgentes tareas. Duras, difíciles, sostenidas. Pero, con conciencia marítima, ellas son posibles.

Para ser una nación marítima, Chile requiere dar una altísima prioridad a las siguientes tareas:

1. Forjar la conciencia marítima en los chilenos.
2. Educar para el mar.
3. Investigar el mar.
4. Habitar en el litoral.
5. Cultivar el mar y el litoral.
6. Producir, especialmente para el consumo humano: Pesca artesanal, Pesca industrial, Pesca de alta mar con buques factorías.
7. Construir botes, barcos y buques.
8. Fomentar y crear una gran marina mercante nacional.
9. Estudiar, explorar y explotar los recursos minerales submarinos del fondo del mar.
10. Crear las tecnologías necesarias para la producción del mar.
11. Crear las industrias transformadoras de los recursos marinos.
12. Desarrollar el comercio, el transporte marítimo y aéreo transpacífico, entre Asia y el Cono Sur de América.
13. Desarrollar los puertos. Especialmente construir grandes puertos de los vértices: Arica y Antofagasta, en la zona norte; Punta Arenas, en la zona austral; y la Isla de Pascua, en la zona oceánica.

Realizando estas tareas, propias de los intereses marítimos nacionales, Chile construirá su destino oceánico y será la gran nación del Pacífico Meridional. Este es el desafío que nos trae el tiempo, y que podemos responder navegando y viviendo nuestro mar.

HOMENAJE A PRAT EN PUTRE

La Figura del Héroe, Arturo Prat es reconocida en todo Chile, muestra de ello es que en la nortina localidad de PUTRE, fue inaugurado un busto del prócer. La ceremonia se efectuó en la plaza de esa ciudad y en la oportunidad un grupo del regimiento "Granaderos", desfiló, como asimismo la escuela del regimiento. Los niños de ese establecimiento montaron también una alegoría, denominada "Combate Naval de Iquique".

REFLOTAMIENTO DEL CAUPOLICAN

Su apoyo al Comando de Rescate, que actuó en las tareas de reflotamiento del siniestrado remolcador "Caupolicán", brindó el curso de perfeccionamiento de Buceo de Salvataje, que se realiza en la Escuela de Ingeniería Naval. Los alumnos trabajaron más de un mes en las tareas de reflotamiento, al término de las cuales manifestaron su satisfacción por la experiencia adquirida. (Próximamente "VIGIA" detallará esta faena.)

APOYO SOCIAL DE I.M.

Con motivo de la conmemoración del 167 aniversario del Cuerpo de Infantería de Marina, el centro de apoyo Logístico del Cuerpo de I.M., ayudó a dos escuelas a mejorar su infraestructura. Por otra parte, durante todo el mes de junio se dictó un ciclo de charlas a las esposas del personal,

orientadas fundamentalmente a la pareja y la familia.

BLINDADO BLANCO ENCALADA

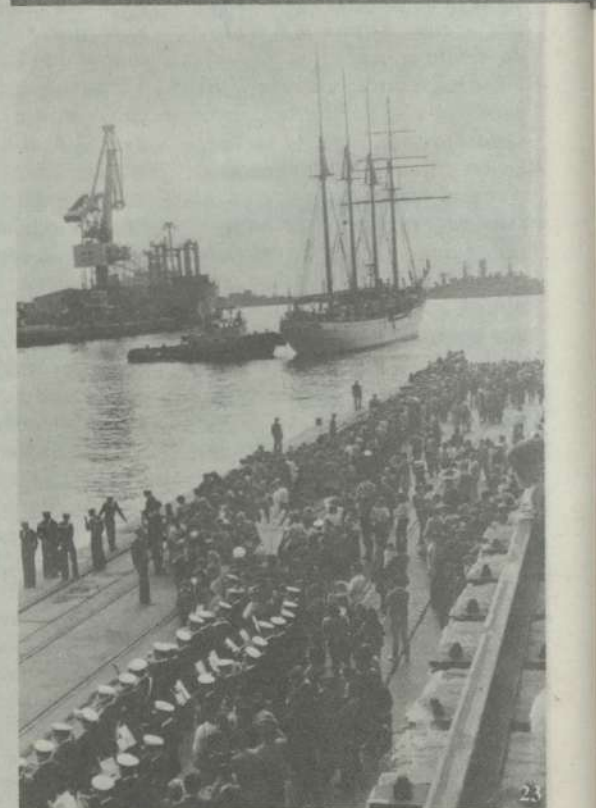
"Se trata del primer buque hundido por la acción de un torpedo autopropulsado y estas circunstancias lo hacen poseedor de un particular interés para los estudiosos de las guerras navales de todas las naciones". De esta forma, se refirió el "Morning Post", del 28 de abril de 1891 al dar cuenta del hundimiento del Blindado Blanco Encalada.

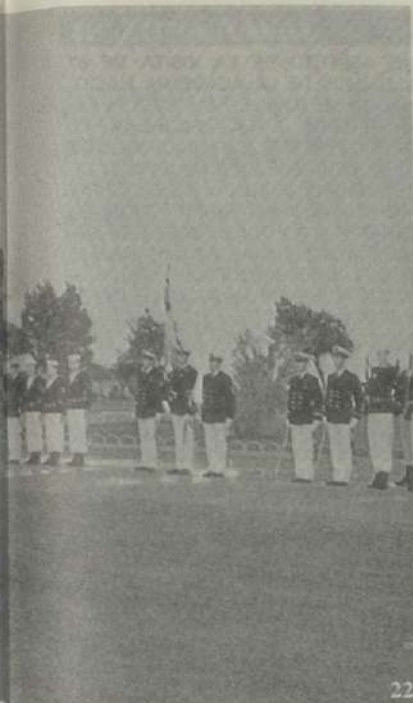
Hoy día, un grupo de buzos del D.L.G. - Cochrane, efectuaron una faena de buceo en los restos del buque hundido en el Puerto de Caldera, durante la llamada revolución del 91.

Aunque los hallazgos no fueron espectaculares, para los participantes en la tarea de inspeccionar los restos del Blanco Encalada, fue un verdadero reencuentro con la historia, que los transportó al que tal vez sea uno de los más tristes episodios navales, el hundimiento de uno de los más gloriosos buques, por otra unidad chilena...

BUZOS

16 cañones, cinco balas y diferentes elementos pertenecientes a un centenario buque, rescató los primeros días de junio un grupo de buzos de las diferentes unidades de la Escuadra, durante el último periodo de operaciones en la zona norte del país. Producto de las faenas realizadas en





EL CONTRALMIRANTE, ENRIQUE MALFANTI PEREZ, PASA REVISTA AL BATAILLON DE PRESENTACION EN UNA CEREMONIA INTERNA EFECTUADA EN LA ESCUELA DE INGENIERIA NAVAL. (Foto N° 22)

EL REGRESO DEL BUQUE ESCUELA ESMERALDA DE SU TRIGESIMO CRUCE-RO DE INSTRUCCION CONCITO NUEVAMENTE EL INTERES DE MILES DE PERSONAS QUIENES DESDE EL ESPION LE DIERON LA BIENVENIDA. SU TRIPULACION HA PASADO A ESCRIBIR UN CAPITULO MAS DE LA HISTORIA DE LA MARINA, AL SER PROTAGONISTA DEL PRIMER CRUCE DEL CABO DE HORNO DE E. A. W. REALIZADO POR EL BERGANTIN GOLETA. LA ESMERALDA LLEGO AL PUERTO DE VALPARAISO EL PASADO DOS DE JULIO. (Foto N° 23)

UNIDAD DE PRESENTACION RINDE LOS HONORES DE REGLAMENTO FRENTE AL COMANDANTE DEL DESTACAMENTO DE INFANTERIA DE MARINA, CAPITAN DE FRAGATA, I.M. JORGE OSSES NOVOA, AUTORIDAD QUE PRESIDIO LA CEREMONIA MILITAR DE IZAMIENTO DEL PABELLON PATRIO QUE SE REALIZO EN LA PLAZA ARTURO PRAT, DE IQUIQUE, CON MOTIVO DE CONMEMORARSE EL 167° ANIVERSARIO DEL CUERPO DE INFANTERIA DE MARINA. LA UNIDAD DE PRESENTACION FORMO AL MANDO DEL TENIENTE PRIMERO, GERMAN ABRINES BENGURIA. (Foto N° 24)



EN LAGUNA VERDE, EL COMANDANTE EN JEFE DE LA PRIMERA ZONA NAVAL, VICEALMIRANTE HERNAN RIVERA CALDERON ABORDA LA ESMERALDA PARA LA REVISTA DE ARRIBO. (Foto 25).



ASPECTO DE LA CEREMONIA DE CLAUSURA DEL ULTIMO CURSO DE INFORMACIONES PARA OFICIALES DE ARMAS, DESARROLLADO EN LA ACADEMIA DE GUERRA NAVAL, LA QUE FUE PRESIDIDA POR EL COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA, ALMIRANTE JOSE TORIBIO MERINO CASTRO. EL MENCIONADO CURSO ESTUVO INTEGRADO POR 22 OFICIALES JEFES MAS UN OFICIAL DE LA ARMADA DE ESPAÑA. EN ESTA OPORTUNIDAD EL C.F. LUIS ESCOBAR DOXRUD OCUPÓ EL PRIMER LUGAR. LOS OFICIALES JEFES SELECCIONADOS INTEGRAN EL PRIMER AÑO REGULAR DE ESTADO MAYOR QUE SE INICIO EL PRIMERO DE JULIO. (Foto 26).



UNA IMPORTANTE DONACION ENTREGO LA ARMADA DE CHILE, CON MOTIVO DEL MES DEL MAR, A LA ESCUELA "CORBETA ESMERALDA", DE LA COMUNA DE RENCA. EN LA FOTO, EL CAPITAN DE FRAGATA HORACIO BALMELLI, EL ALCALDE DE RENCA Y OTRAS AUTORIDADES EDILICIAS, DURANTE LA CEREMONIA DE INAUGURACION DEL BUSTO A A. PRAT EN ESA COMUNIDAD (Foto 27).



28



29

EL ALMIRANTE JOSE TORIBIO MERINO, RECIBE EN SU GABINETE DE TRABAJO, AL SUBJEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA ARGENTINA, CONTRALMIRANTE MAXIMO RIVERO KELLY, QUIEN FUE ACOMPAÑADO POR V.A. GERMAN GUESALAGA T. (Foto 28).

EL COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA, ALMIRANTE JOSE TORIBIO MERINO, IMPONE LA CONDECORACION "ESTRELLA AL MERITO MILITAR", AL CAPITAN DE NAVIO, GUY OSMONT, AGREGADO DE LAS FUERZAS ARMADAS A LA EMBAJADA DE FRANCIA EN CHILE, QUIEN DEJA LA MISION (Foto 29).

EL COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA, ALMIRANTE JOSE TORIBIO MERINO, RECIBE LA VISITA DEL VICEPRESIDENTE ELECTO DEL PERU, LUIS ALBERTO SANCHEZ, EL PASADO 19 DE JUNIO (Foto 30).

CON UNA CEREMONIA ENCABEZADA POR EL C.A. GUSTAVO PFEIFER FUE INAUGURADA LA ESCUELA DE INTELIGENCIA NAVAL. CUMPLIENDO UN VIEJO ANHELO INSTITUCIONAL DE CONTAR CON SU PROPIA SEDE DE INSTRUCCION (Foto 31).



30



31



32



33

UN ASPECTO DE LA VISITA DE 87 ALUMNOS DE LA ACADEMIA NACIONAL DE ESTUDIOS POLITICOS Y ESTRATEGICOS A LA ESCUADRA. EL GRUPO PERTENECE A LOS CURSOS DE ALTO MANDO, CURSO SUPERIOR DE SEGURIDAD NACIONAL, CURSO SUPERIOR DE ADMINISTRACION PARA EL DESARROLLO Y CURSO BASICO DE SEGURIDAD NACIONAL, ACOMPAÑADOS POR EL SUBDIRECTOR DE LA ACADEMIA CORONEL DE AVIACION ENZO DI NOCERA GARCIA (Foto 32).

NACIMIENTO MULTIPLE EN HOSPITAL NAVAL

EN EXCELENTES CONDICIONES DE SALUD SE ENCUENTRAN LAS PRIMERAS TRILLIZAS NACIDAS EN LA HISTORIA DEL HOSPITAL NAVAL.

ROCIO ANDREA, JULIETA VICTORIA E INGRID PAULINA, SON LAS NUEVAS HIJAS DEL JOVEN MATRIMONIO FORMADO POR INGRID CIFUENTES Y EL CABO 1º HERNAN ARAYA, PANADERO DE LA DOTACION DEL "AQUILES". EL ALUMBRAMIENTO SE PRODUJO EL PASADO TRES DE JULIO Y LAS NIÑAS DEBIERON PERMANECER TRES DIAS EN INCUBADORA.

EN LA FOTO, EL CABO 1º HERNAN ARAYA VISITA A SU ESPOSA DESPUES DEL NACIMIENTO DE LAS TRES PEQUEÑAS (Foto 33).

IIª ZONA NAVAL



el sector norte de la bahía de Mejillones, fue transportado a Valparaíso, a fin de incorporarlo al patrimonio histórico cultural de la Institución. El buque, que se encuentra a una profundidad media de 12 metros, aparentemente habría naufragado hace un siglo atrás. Esto, porque los cañones recuperados son del tipo avancarga, con balas esféricas y formaban parte de la carga del buque. Aunque se aprecian escasos trozos de madera, es posible deducir que el buque sufrió un incendio al momento de hundirse, ya que se aprecian quemaduras en maderas y restos de ceniza bajo la arena.

Cabe destacar que se han iniciado acciones tendientes a identificar el buque, a través de la Agregaduría Naval de España en Chile. Sin embargo las conjeturas apuntan

hacia el llamado "Galeón de Mejillones".

EL AP. PILOTO PARDO

Hasta nuestra redacción, llegó desde la III Zona Naval un completo e interesante trabajo sobre cómo se efectúa un levantamiento hidrográfico, cuyas etapas han sido explicadas en detalle. Asimismo se destaca la importancia de estas tareas que a través de su mejoramiento proporcionan mejores vías más seguras para la navegación. Importante papel cumple en esto el AP. Piloto Pardo, que durante los meses de marzo a julio ejecuta parte de estas tareas. Junto con agradecer este valioso aporte les informamos que en números próximos serán publicados, como asimismo la labor que desempeña el A.P. Piloto Pardo...

VISTA DE LA QUINTA ETAPA DE LA COOPERATIVA "HUASCAR SUR LTDA.", DE CONCEPCIÓN. ESTE GRUPO HABITACIONAL, COMPUESTO POR 70 VIVIENDAS FUE ENTREGADO HACE SOLO ALGUNAS SEMANAS (Foto 34).

EL VICECOMANDANTE DE LA TERCERA DIVISIÓN DE EJÉRCITO, BRIGADIER GENERAL HELMUT KRAUSHAAR, SALUDA AL COMANDANTE EN JEFE DE LA SEGUNDA ZONA NAVAL, CONTRALMIRANTE FERNANDO NAVAJO, DURANTE LA VISITA QUE HICIERON OFICIALES DE LA III DIV. EJÉRCITO A LA BASE NAVAL DE TAL-

CAHUANO (Foto 35).

OPERATIVO CIVICO NAVAL, EN LA ESCUELA F-490 DE TALCAHUANO, CON MOTIVO DEL MES DEL MAR. ENTRE OTRAS LABORES SE CORTO EL PELO A LOS ALUMNOS (Foto 36).

CEREMONIA DE CELEBRACION DEL ANIVERSARIO DEL CUERPO DE INFANTERIA DE MARINA. EN LA FOTO, EL COMANDANTE EN JEFE DE LA II ZONA NAVAL CONTRALMIRANTE FERNANDO NAVAJO, IRIGOYEN Y EL COMANDANTE DEL DESTACAMENTO IM N3 ALDEA, CAPITAN DE FRAGATA, HECTOR VALDES PAREDES (Foto 37).

UN ASPECTO DE LA VISITA DEL SUBJEFE DE ESTADO MAYOR, GENERAL DE LA ARMADA ARGENTINA, CONTRALMIRANTE MAXIMO RIVERO KELLY. EN LA FOTO, RECORRE INSTALACIONES DE ASMAR, ACOMPAÑADO POR EL COMANDANTE EN JEFE DE LA 2ª Z.N. Y OFICIALES DE ESA PLANTA (Foto 38).

IIIª ZONA NAVAL



39

EXTERIOR



41



40

CON UNA SOLEMNE CEREMONIA EFECTUADA EN LA ABADIA DE WESTMINSTER EN LONDRES, INGLATERRA, CON MOTIVO DEL 21 DE MAYO, SE RINDIO UN HOMENAJE ANTE LA TUMBA DE LORD THOMAS ALEXANDER COCHRANE. A ELLA ASISTIERON EL DEAN DE WESTMINSTER, REVERENDO DOCTOR EDWARD CARPENTER, EL EMBAJADOR DE CHILE EN INGLATERRA, FRANCISCO ORREGO, EL AGREGADO NAVAL, CONTRALMIRANTE JORGE SEPULVEDA Y DESCENDIENTES DEL ALMIRANTE COCHRANE (Foto 41).



38

DESDE EL 27 DE JUNIO HASTA EL 24 DE SEPTIEMBRE, SE EFECTUARA EL CURSO DE PATRON DE YATE DE BAHIA, PARA NIÑOS ENTRE LOS 10 Y LOS 16 AÑOS; TODOS ELLOS PERTENECEN AL LICEO DE PUERTO WILLIAMS. ESTE SERA EL PRIMER CURSO DE PATRONES DE YATES GRADUADOS EN LAS AGUAS DEL CANAL BEAGLE. DICHA INICIATIVA RESPONDE AL OBJETIVO DE INCENTIVAR LA PRACTICA DE LOS DEPORTES NAUTICOS. CABE DESTACAR QUE PUERTO WILLIAMS CONTARA DENTRO DE MUY POCO TIEMPO, CON SU PROPIO CLUB DE YATES, EL QUE FUNCIONARA EN EL ANTIGUO TRANSPORTE MICALVI, EL CUAL SE ENCUENTRA EN REPARACIONES.

EN SEPTIEMBRE PASADO, EL CLUB NAUTICO DE USHUAIA INVITO A TRES OFICIALES DE LA ARMADA CHILENA, PARA QUE TRIPULARAN UN YATE DE ESE CLUB PARA PARTICIPAR EN UNA REGATA. LOS ARGENTINOS CUENTAN CON 21 YATES DEL TIPO PHAMTON, LO QUE OTORGA A ESE PAIS UNA IMPORTANTE PRESENCIA NAUTICA DEPORTIVA EN LA ZONA DEL BEAGLE. ANTE ESTO, LA COMANDANCIA EN JEFE DE LA ARMADA ENTREGO LOS FONDOS NECESARIOS PARA ADQUIRIR TRES YATES PHAMTON, LO QUE SE CONCRETO EN EL MES DE ENERO DE ESTE AÑO. HASTA AHORA SE HAN REALIZADO CINCO REGATAS CON EL CLUB NAUTICO DE USHUAIA, DONDE EL CLUB NAUTICO DE PUERTO WILLIAMS HA OBTENIDO EXCELENTES RESULTADOS (Foto 39).

LICEO DE P. WILLIAMS

33 FRAZADAS PARA LOS NIÑOS INTERNOS DEL LICEO C-8 DE PUERTO WILLIAMS, EL MAS AUSTRAL DEL MUNDO, DONO LA FLOTILLA DE TORPEDERAS. LA ENTREGA OFICIAL LA HIZO EL COMANDANTE DE LA UNIDAD, CAPITAN DE FRAGATA IVAN SHEWARD MARDONES, AL DIRECTOR DEL ESTABLECIMIENTO EDUCACIONAL, EDUARDO ACUÑA QUEZADA. EN LA OPORTUNIDAD SE DESTACO QUE EL DONATIVO, ESTA ENMARcado EN EL AÑO INTERNACIONAL DE LA JUVENTUD Y EL MES DEL MAR (Foto 40).

CARTAS

SANTIAGO, 3 de julio de 1985

Señores
Revista "Vigia"
Relaciones Públicas
Armada de Chile
PRESENTE

Con profunda satisfacción he leído el primer número de la Revista "Vigia" y por su intermedio deseo expresar al cuerpo editor mis más cordiales felicitaciones, por llevar a feliz término la concreción de este vital medio de comunicación escrita.

A través de sus páginas, hago llegar a Ustedes unas palabras de saludo y reconocimiento orientadas a estimular los conceptos de unión de la comunidad naval y a la proyección de nuestra Armada, refrendada con informaciones referentes a crear conciencia de la importancia del rol naval y sus intereses marítimos.

Junto con saludarlos muy atentamente, formulo sinceros votos para que esta naciente Edición se fortalezca y perdure en el tiempo, con notable espíritu de superación y una amplia cobertura de la actualidad institucional y del pensamiento naval.

JOSE T. MERINO CASTRO
ALMIRANTE

Rigoberto Cruz Johnson, Contraalmirante, Jefe del Gabinete de la Armada en la H. Junta de Gobierno, saluda atentamente al señor Jefe de Relaciones Públicas de la Armada, Capitán de Navío, DN. ALFONSO HERRERA CO-RREA, y se complace en ha-

cerle llegar sus más especiales felicitaciones con motivo de la publicación del primer número de la revista "VIGIA", significativo órgano de comunicación institucional.

En ocasión de tan auspicioso acontecimiento, expreso mis mejores votos por el futuro de esta publicación, instándoles a perseverar en el empuje con que ha sido creada, así como en la calidad lograda.

EL ALMIRANTE CRUZ, aprovecha la ocasión para hacerle llegar al Sr. Comandante Herrera y a todos sus colaboradores que han hecho posible esta revista, los sentimientos de su más alta consideración y aprecio.

SANTIAGO, 3 de Julio de 1985.

CONCURSO

Cincuenta mil pesetas recibirá el ganador del Octavo Concurso Internacional de Fotografía, cuyo tema es "El mar y su entorno" que se efectuará entre el 1° y 9 de noviembre próximo en España. Este certamen se enmarcará dentro de la celebración de la Semana Internacional de Cine Naval y del Mar, que se lleva a cabo en Cartagena. Los interesados pueden enviar un máximo de tres obras en color o en blanco y negro a CINE FOTO MARTINEZ BLAYA, CALLE JARA 25 CARTAGENA, ESPAÑA, o a RR.PP de la Armada, quien las tramitará al igual que años anteriores.

Las fotografías deben tener un tamaño de 30 x 40 cms. sin refuerzo; es decir, sólo el papel fotográfico. El plazo de

admisión de trabajos concluirá el próximo 7 de octubre y contempla un primer premio de 50 mil pesetas, un segundo de treinta mil y un tercero de 10 mil.

Mientras dure la exposición, las fotos seleccionadas para participar en este concurso, serán enmarcadas y protegidas con un cristal, siendo acreedoras de un diploma por este hecho.

Todas las obras que obtengan premio, quedarán en manos de la entidad organizadora.

PTO. WILLIAMS

Con la intención de aportar al Museo de Puerto Williams, mayores antecedentes de los comienzos y desarrollo de esta estación naval, el Comandante, Capitán de Navío, Juan Eduardo Echeverría Ossa, solicitó a través de "VIGIA" la colaboración de nuestros lectores. Este aporte puede materializarse en la donación de fotografías de Puerto Williams desde sus albores en la década del 50 hasta la fecha, blanco y negro o color. Con ellas se elaborará un álbum histórico que será exhibido en el Museo "Martín Gusinde", de la zona. A juicio del Comandante Echeverría, esta iniciativa será un elemento de gran valor histórico para las futuras generaciones. Las fotos solicitadas pueden ser enviadas a RR.PP de la Armada, desde donde serán remitidas al distrito naval Beagle. 

TIAR

Treinta y ocho años cumple, próximamente, el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca que fue suscrito, y posteriormente ratificado, por veintidós naciones del continente y cuyo propósito es asegurar la paz por todos los medios posibles, proveer ayuda recíproca efectiva para hacer frente a los ataques armados contra cualquier Estado Americano y conjurar las amenazas de agresión contra cualquiera de ellos.

En este acuerdo, los suscritos condenaron formalmente la guerra y se obligan en sus relaciones internacionales a no recurrir a la amenaza ni al uso de la fuerza y se comprometieron a someter toda controversia que surja a los métodos pacíficos de solución.

Además, convinieron en que un ataque armado a cualquier país integrante del TIAR, será considerado como un ataque en contra de todos los Estados Americanos; de tal manera que se comprometieron a hacer frente a esa agresión en virtud del principio de solidaridad continental; sin perjuicio de luego someterse a las disposiciones que dicte el Organo de Consulta, el que se reunirá sin demora con el objeto de examinar y acordar las medidas de carácter colectivo que convenga adoptar.

Estas pueden ser, el retiro de los Jefes de Misión, la ruptura de las relaciones diplomáticas, la ruptura de las relaciones consulares, la interrupción parcial o total de las relaciones económicas y de comunicaciones y el empleo de la fuerza armada.



La copia del original del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), se encuentra depositada en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil.

La Secretaría General es depositaria de los instrumentos de ratificación.

De acuerdo al TIAR, son considerados actos de agresión el ataque armado, no provocado, contra el territorio, la población o las fuerzas terrestres, navales o aéreas de otro estado; así como la invasión, por la fuerza armada de un estado, del territorio de un estado americano, mediante el traspaso de las fronteras demarcadas en conformidad con un tratado, sentencia judicial o laudo arbitral; o, a falta de fronteras así demarcadas, la invasión que afecte a una región que esté bajo la jurisdicción efectiva de otros Estados.

Entre los países que suscribieron y ratificaron este acuerdo figuran Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Perú,

Ecuador, Cuba y Venezuela. El TIAR entró en vigencia el 3 de diciembre de 1948 y fue registrado ese mismo año en las Naciones Unidas.

Sin duda la importancia de este instrumento, como asimismo de otros que cumplen los mismos o similares objetivos es que son garantes de la paz.

En este caso, cabe destacar el principio de solidaridad continental que se estableció frente a cualquier agresión a alguno de los países signatarios. De esta forma, la comunidad regional americana se protege frente a cualquier acto de agresión y en la paz fortalece sus relaciones de amistad y buena vecindad. 

