



Fundada el 14 de octubre de 1914
Más de Cien Años Creando Conciencia Marítima

Revista MAR

Órgano de difusión Oficial de la Liga Marítima de Chile



2018

Nº 204 ISSN: 0047-5866



*Fundada el 14 de Octubre de 1914
Más de Cien Años Creando Conciencia Marítima*

MAR *Revista*

Órgano de difusión Oficial de la Liga Marítima de Chile

Nº 204 ISSN: 0047-5866

Órgano de difusión oficial de la Liga Marítima de Chile
Nº204 – año 2018 – teléfonos 32 2255179 – 32 2235280 y fax 32 2255179
Valparaíso

Liga Marítima de Chile

Fundada el 14 de Octubre de 1914

Afiliada a la Federación Internacional de Ligas
y Asociaciones Marítimas y Navales - FIDALMAR

Directorio

2016 -2020

Presidente

Sr. Miguel Ángel VERGARA Villalobos

Vicepresidente

Sr. Patricio REYNOLDS Aguirre

Secretario

Sr. Juan Carlos GALDÁMEZ Naranjo

Tesorero

Sr. Carlos VIDAL Stuardo

Directores

Sr. Patricio BRAND Capdeville
Sr. Christian de BONNAFOS Gándara
Sr. Marcos GALLARDO Pastore
Sr. Rodolfo GARCÍA Sánchez
Sr. Pablo GIMENO Baras
Sr. Luis Hernán HOLLEY de la Maza
Sr. Santiago LORCA González
Sr. Ricardo TEJADA Curti

Director Ejecutivo

Sr. Renato CASAS-CORDERO Oddó



*Fundada el 14 de Octubre de 1914
Más de Cien Años Creando Conciencia Marítima*

ÍNDICE

SUMARIO	7
LA ANTÁRTICA: UNA VISIÓN MARÍTIMA	
<i>Almirante Miguel A. Vergara Villalobos</i>	11
CONTROVERSIA SOBRE EL BEAGLE (PRIMERA PARTE)	
<i>CA. Eri Solís Oyarzún</i>	27
EL SUBMARINO “RUCUMILLA” EN LA SUBLEVACIÓN DE LA ESCUADRA	
<i>Germán Bravo</i>	41
ALMIRANTE JUAN JOSÉ LATORRE UN MODELO DE VIDA AÚN VIGENTE	
<i>Liga Marítima de Chile</i>	45
¿ES NECESARIO UN MINISTERIO DEL MAR?	
<i>Almirante Miguel A. Vergara Villalobos</i>	53
ENTREVISTA: COMANDANTE CHRISTIAN DE BONNAFOS GANDARA:	
TODA UNA VIDA VINCULADA AL MAR	
<i>Asesor Comunicacional, Liga Marítima de Chile</i>	61
CONTROVERSIA SOBRE EL BEAGLE (SEGUNDA PARTE)	
<i>Experiencias Personales</i>	63
EL MAR: GENEROSA FUENTE DE INSPIRACIÓN LITERARIA	
<i>Liga Marítima de Chile</i>	85
ESCUADRA NACIONAL - 200 AÑOS	
<i>Almirante Miguel A. Vergara Villalobos</i>	89

DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES ANUALES

DE LIGA MARÍTIMA DE CHILE

Director Ejecutivo Ligamar, Capitán de Navío IM (R) Renato Casas-Cordero Oddó..... 101

XXXIIº ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA FEDERACIÓN INTERNACIONAL

DE LIGAS Y ASOCIACIONES MARÍTIMAS Y NAVALES - FIDALMAR

Director Ejecutivo Ligamar, Capitán de Navío IM (R) Renato Casas-Cordero Oddó..... 117

INFORMACIONES A LOS SOCIOS..... 119



*Fundada el 14 de Octubre de 1914
Más de Cien Años Creando Conciencia Marítima*

SUMARIO

En la presente edición de Revista “Mar”, destacamos un fundado artículo sobre el continente antártico en el que presentamos una visión general de este enorme y gélido territorio; resaltando especialmente algunos hitos de la presencia de Chile en esa región, los cuales se remontan a tiempos coloniales que fundamentan los derechos antárticos de nuestro país y se consolidan en la intensa actividad desplegada especialmente en las últimas décadas. En forma exhaustiva, se exponen normativas y protocolos internacionales que regulan el sistema antártico internacional y las distintas formas de expresión de la presencia chilena, haciendo especial hincapié en los desafíos por vencer. Respetando fielmente el Tratado Antártico, Chile, por geografía y por historia, tiene derechos y vocación antártica suficientemente sólidos para ser reconocido internacionalmente como activa puerta de entrada a ese continente.

Cuatro décadas han transcurrido desde el período más crítico en las relaciones chileno-argentinas a raíz del conflicto por el canal Beagle y las islas adyacentes, que pusieron a ambas naciones a escasas horas de un enfrentamiento bélico en los territorios australes. El diferendo tiene antecedentes que datan desde la última parte del siglo XIX, en que las autoridades trasandinas intentaron sentar por variadas vías sus pretensiones en la zona generando un largo historial de hechos que mantuvieron una permanente alerta de los diferentes gobiernos chilenos en defensa de su integridad territorial, siendo el Laudo Arbitral de Su Majestad británica uno de sus principales hitos.

No en escasas páginas de nuestra historia las fuerzas armadas se han visto involucradas en las convulsiones políticas que han sacudido a la sociedad chilena. Tal es el caso del motín o sublevación que envolvió a la marina en 1931 en un conflicto que se inserta en la agitación social ideológica de aquella época. En ese contexto, el papel desempeñado por la tripulación del submarino “Rucumilla” fue de relieve para lograr el sofocamiento del alzamiento al cual se había plegado varias unidades de la escuadra apoyadas por sindicatos obreros, particularmente en la zona carbonífera, caldo de cultivo para las fuerzas que agitaron el movimiento.

El libro “Juan José Latorre. Historia de una vida plena”, escrito por Patricio Reynolds, vicepresidente de la Liga Marítima, revela la poco reconocida huella marcada en la historia de Chile por quien destacara como héroe naval, político, diplomático, estratega, Soberano de la Masonería, y sobre todo, en su faceta de cívica entrega a las misiones que el país le requiriera. La obra literaria ahonda pormenorizadamente en la trayectoria de servicio del almirante Latorre, en la que conoció el honor y la gloria, pero también la incomprensión, los días oscuros y el exilio.



Por años y en diversos escenarios se ha discutido y argumentado acerca de la disyuntiva entre la necesaria validez o la inconveniencia de crear un Ministerio del Mar que potencie y sea el motor para impulsar con gran vigor los intereses marítimos en todas sus dimensiones e impulse el desarrollo marítimo portuario del país. En un análisis al respecto, se plantean razones que avalarían la conformación a nivel ministerial de un ente que releve los temas marítimos a una escala superior y, al mismo tiempo, coordine en forma orgánica las políticas y leyes que reclaman los asuntos del mar. Como contrapartida, se exponen razonados elementos a considerar y que hacen discrepar de tal opción y que es necesario ponderar a la hora de evaluar si es necesario contar con un Ministerio del Mar.



Una vida intensa vinculada al mar resume la trayectoria del comandante Christian de Bonnafos, que ha dejado huella tanto en la armada, como oficial de marina, como en la empresa privada, en la que se desempeñó largamente en la pesca industrial. Su carácter inquieto lo materializó ya al ingresar a la Escuela Naval y posteriormente, cuando siendo oficial, decidió cambiar la especialidad de artillería naval por un curso que lo llevaría a graduarse de buzo táctico o SEAL en la marina de EEUU. Más adelante, optó por ser piloto e instructor de helicópteros, unidades en las que estuvo en la zona austral en el período de mayor tensión por el conflicto del Beagle. Actualmente, es director de la Liga Marítima en la que, con entusiasmo, transmite su visión sobre el mar como eje del desarrollo nacional.

Con el correr del tiempo se han ido develando aspectos no conocidos sobre el período crítico vivido en torno a cómo se fue conformando el conflicto limítrofe por el Beagle y la forma en que Chile, y en particular la Armada, encararon las más álgidas etapas de la crisis. El contralmirante (r) Eri Solís, en un pormenorizado relato, nos adentra paso a paso en las múltiples acciones previas del apresto del dispositivo naval que se desplegaría en las aguas australes y acerca del estado de situación de las unidades que conformaban la escuadra nacional en la época y las decisiones que adoptaba el alto mando tendiente a establecer en la zona una sólida presencia disuasiva para oponerse a cualquier intento agresivo de Argentina.

Un alto número de creaciones fue el resultado de la convocatoria cultural de Liga Marítima a través de dos concursos de obras literarias con el propósito de fomentar la conciencia sobre el mar y en el que se convocó a escritores a participar en “Cuentos del Mar”, con escritos ambientados en historias, mitos o leyendas marinas. En paralelo, se invitó a escritores al concurso “200 años de la Marina Mercante”, sobre crónicas basadas en la actividad de la marina mercante nacional. En total, más de 400 trabajos creativos fueron examinados por un exigente jurado conformado por representantes del mundo de la cultura y de la academia, quienes determinaron las obras galardonadas, las cuales presentamos en un apretado resumen.

Prácticamente de la nada, pero con la convicción de que sin el dominio del mar los patrióticos esfuerzos independentistas podrían ser vanos, surgió la Escuadra Nacional, cuya primera misión sería liberar al vecino Perú del dominio español. Han transcurrido 200 años desde dicho hito fundacional bajo la inspiración del Libertador Bernardo O’Higgins, en los que la acción de esta fuerza naval ha protagonizado capítulos trascendentes y cruciales de nuestra historia. El

almirante (r) Miguel Angel Vergara, Presidente Liga Marítima, examina desde las campañas de la Independencia, la Guerra contra España, la heroica y fundamental participación en la Guerra de 1879, hasta los constantes esfuerzos por mantener la modernización y capacidad operativa de la Escuadra a lo largo de los tiempos, basado en el imperativo de ser una consistente fuerza disuasiva, cuya prueba más exigente sería en el conflicto por el Beagle. Así, en palabras del almirante Vergara, se ha construido a los largo de 200 años la siempre gloriosa e invicta Escuadra Nacional.

En su XXXII Asamblea General de la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales, FIDALMAR, efectuada en Buenos Aires, Argentina, los delegados asistentes, en representación de Chile, Colombia, Cuba, Curacao, España, Perú, Uruguay y Argentina, aprobaron el Plan Estratégico de la institución para los próximos cinco años y las modificaciones estatutarias propuestas por la Liga Marítima de Chile. Durante el encuentro se desarrolló una variada gama de actividades profesionales y visitas institucionales, como audiencias con autoridades navales trasandinas, a las cuales se entregaron distinciones en reconocimiento por su contribución a los asuntos marítimos.



*Fundada el 14 de Octubre de 1914.
Más de Cien Años Creando Conciencia Marítima*



www.asmar.cl

MANTENIMIENTO, REPARACIÓN, MODERNIZACIÓN Y CONSTRUCCIÓN NAVAL



Astilleros en Valparaíso, Talcahuano y Punta Arenas, que contribuyen a la disponibilidad operativa de la flota naval, mercante y pesquera, y a la renovación de las unidades navales de la Armada de Chile.



Astilleros y Maestranzas de la Armada
Prat 856, Valparaíso
Tel.: +56 32 226 0250 / 226 0000

LA ANTÁRTICA: UNA VISIÓN MARÍTIMA

Miguel A. Vergara Villalobos
Almirante
Presidente Liga Marítima de Chile



La Liga Marítima es una Corporación sin fines de lucro y apolítica, con más de 100 años ininterrumpidos de vida, fomentando la conciencia marítima. Queremos hacerles ver a los chilenos la importancia que tiene el mar en nuestro desarrollo como nación.

Con mucho gusto hemos aceptado participar en el III Congreso de la Asociación Chilena de Especialistas Internacionales (ACHIEI), realizado en Santiago y Viña del Mar, entre el 27 y 29 de noviembre de 2017, para exponer el tema: «La Antártica: Una visión marítima», en los próximos 25’.

1.- Introducción

A modo de introducción presentaremos tres aspectos: una visión general del continente antártico; algunos hitos de la presencia de Chile en esa región; y las reclamaciones de soberanía realizadas por distintos países, incluyendo al nuestro.

1.1.- Visión del continente antártico

El continente antártico, también llamado “séptimo continente”, tiene forma casi circular y está ubicado entre los 60° Sur y el Polo, abarcando una superficie de 14 millones de km², lo que equivale a dos veces la superficie de Australia y 1,6 veces la de Brasil.

Su relieve montañoso es más bien bajo, siendo su mayor altura de 2.040 mts. Está cubierto de hielo en un 98% de su superficie; la altura media del casquete de hielo es de 500 metros, superando los 3.000 en algunas partes.

- Se estima que constituye más del 70% de la reserva de agua dulce del planeta.
- Si se derritiera por completo provocaría un cataclismo, pues la superficie del mar subiría más de 50 mts.

El clima es muy severo, registrándose vientos de hasta 150 km/hr y temperaturas bajo los 80° C. Es un continente deshabitado, pero posee una variada y rica fauna, flora y vida marina, que conforman un ecosistema muy frágil. Afortunadamente existe conciencia de que debemos cuidarlo y protegerlo.

1.2.- Hitos de la presencia chilena

Chile tiene la ventaja de ser el país más cercano al continente antártico; la sola geografía nos ofrece derechos irrefutables (Fig. N°1). La historia también afirma nuestra vocación antártica, pues desde el periodo colonial existen antecedentes que avalan nuestros derechos.



Fig. N°1: Distancias al continente antártico

Centrándonos únicamente en el período como república independiente, ya a principios del XIX había presencia de privados chilenos en la Antártica, dedicados a la caza de lobos, focas y ballenas. Además, existente otros hitos que valdría la pena mencionar:

- En 1892 el Gobierno de Chile dictó una ordenanza que reglamentaba la pesca y caza en los mares australes.
- En 1902 se otorgó a don Pedro Benavides la concesión desde las islas Diego Ramírez al Sur.
- En 1906 se constituyó la Sociedad Ballenera Magallanes para cazar lobos, focas y ballenas en los mares australes.
- En 1916, en pleno invierno, el Piloto Luis Pardo Villalón, al mando de la escampavía Yelcho, realizó el exitoso rescate de la expedición de Schackelton, en la isla Elefante.
- En 1940 por Decreto Supremo N° 1.747 del Ministerio de RR. EE, se declara como territorio antártico chileno el casquete comprendido entre los meridianos 53° y 90°, que supera en 1,6 veces nuestro territorio continental (Fig. N° 2).
- En 1948 el Presidente González Videla visita la Antártica (Base Arturo Prat). Fue el primer mandatario en el mundo en pisar ese continente.
- En 1964 se crea el Instituto Antártico Chileno (INACH), cuya sede fue trasladada a la ciudad de Punta Arenas el año 2003.
- En 1965 se crea la comuna Antártica; y en 1975 la provincia Antártica chilena.
- En 1969 el presidente Eduardo Frei Montalva visita la Antártica. En 1977, lo hace el presidente Pinochet, quien repite su visita en 1984.



- En 1984 dos aviones Twin Otter de la Fuerza Aérea vuelan desde Punta Arenas a la base Scott-Admudsen, cubriendo 4.627 kms, culminando con la instalación de una bandera chilena en el polo Sur.

Los hitos que hemos esbozado, que no agotan nuestra actividad asociada con la Antártica, constituyen prueba más que suficiente de nuestra vocación y voluntad antártica, y justifican nuestra reclamación de soberanía.

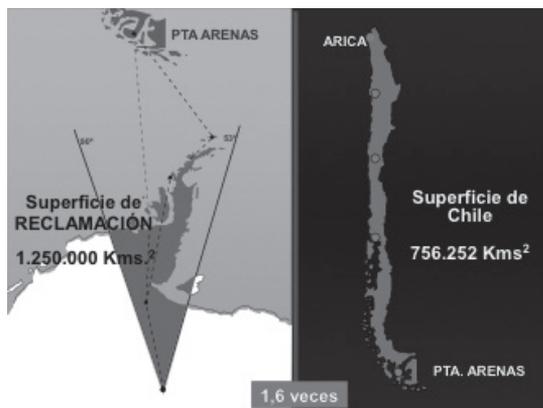


Fig. N°2: Territorio antártico reclamado por Chile

1.3.- Reclamaciones antárticas

Sin embargo, no solo Chile tuvo la idea de reclamar para sí soberanía en la Antártica. Antes, a principios de siglo XX, lo había hecho Inglaterra, que en 1923 le entregó a Nueva Zelandia parte de sector que reclamaba; y, en 1933, traspasó otro sector a Australia. Por su parte, en 1924, Francia reclama la “Tierra de Adelaida”, precisando su delimitación en 1938. Noruega reclama un sector en 1940.

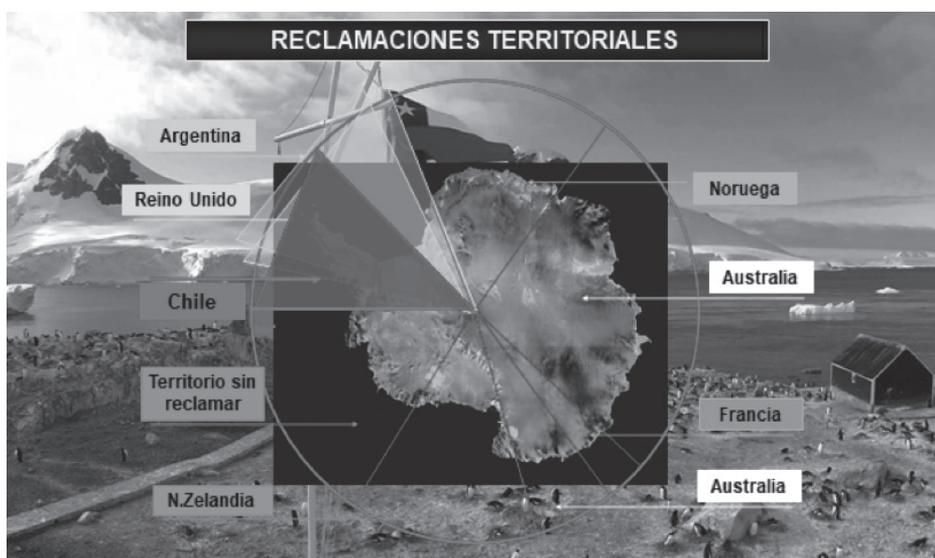


Fig. N°3: Superposición de reclamaciones



Dos años después que Chile (1940) lo hace Argentina (1942), reclamando soberanía en un sector que en parte se sobrepone con el nuestro y también con el territorio que demanda el Reino Unido. Del conjunto de las reivindicaciones territoriales en la Antártica, solo Chile, Argentina e Inglaterra tienen sectores que se traslapan (Fig. N°3).

- Esta situación en un momento se tornó bastante tensa; incluso Inglaterra llegó a despachar un crucero a la Antártica, para afianzar su soberanía.
- Tampoco estuvieron ajenas las tensiones entre Chile y Argentina por el tema antártico, las que afortunadamente nunca pasaron a mayores.



2.- Normativa antártica

En este apartado veremos algunas cuestiones relacionadas con el Tratado Antártico; el sistema que conforma con otras normativas; y la manera cómo Chile expresa su vocación antártica, a través de una Política, una Estrategia y un Programa antártico.

2.1.- Tratado antártico

Al término del Año Geofísico Internacional, en 1958, EE. UU invitó a los 12 países participantes en esa actividad, a una “Conferencia sobre el futuro de la Antártica”, que sería el germen de lo que después de complejas deliberaciones terminaría en el Tratado Antártico, que se firmó en 1959 y entró en vigencia en 1961, con una duración de 30 años. En 1991, su vigencia se prorrogó indefinidamente.

Los países signatarios fueron: Argentina, Australia, Bélgica, Chile, EE. UU., Francia, Inglaterra, Japón, Noruega, Nueva Zelandia, Rusia y Sudáfrica. A estos doce signatarios iniciales se han ido agregando otros, en calidad de “consultivos” (con derecho a voz y voto), o bien como “adherentes” (solo con derecho a voz). Actualmente integran el Tratado 53 países, 29 en calidad de consultivos y como 24 adherentes.

En general el Tratado dispone que:

- La Antártica se usará exclusivamente para fines pacíficos; se prohíbe toda medida de carácter militar. Su área de jurisdicción es a partir de los 60° Sur.
- El personal y/o equipo militar se podrá emplear únicamente para investigaciones científicas y cualquier otro fin pacífico.
- Facilitar y promover la cooperación científica internacional.
- Preservar y conservar los recursos vivos antárticos (Reserva natural).
- Todas las instalaciones, equipos, buques y aeronaves estarán sujetos a inspección.

En cuanto a reivindicaciones territoriales, en el artículo 4° se establece que:

- Ninguna de las disposiciones del Tratado se entenderá como una renuncia o menoscabo a cualquier fundamento de reclamación de soberanía.
- Ninguna actividad realizada durante la vigencia del Tratado constituirá fundamento para hacer valer derechos de soberanía en la región.

Es decir, actualmente solo siete países tienen reclamaciones de soberanía: Argentina, Australia, Chile, Francia, Inglaterra, Noruega y Nueva Zelanda. No obstante, por efectos del Tratado tales reclamaciones están “congeladas”.

2.2.- Sistema antártico

Al Tratado Antártico gradualmente se le han ido agregando recomendaciones y acuerdos, tendientes a la preservación del ecosistema, cuyo conjunto se denomina el “Sistema Antártico”. Los principales componentes de este sistema son:

- El Acuerdo para la Conservación de la Fauna y Flora Antártica (1964).
- La Convención para la Conservación de las Focas Antárticas (CCFA) (1972).
- La Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CAMELAR) (1980).
- La Convención para la Reglamentación de las Actividades sobre Recursos Minerales Antárticos (CRAMRA) (1988).
- El Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente (Protocolo de Madrid) (1991).

Todas las Recomendaciones, Medidas, Decisiones y Resoluciones que integran el Sistema Antártico se adoptan consensuadamente en las Reuniones Consultivas que, desde 1994, se celebran anualmente.

2.3.- Política Antártica de Chile

Nuestra Política Antártica, próxima a ser actualizada, identifica los principios, las prioridades y la manera en que Chile expresa su vocación antártica. Sus principales objetivos son:

- Proteger y fortalecer nuestros derechos, basados en claros fundamentos geográficos, históricos y jurídicos, respetando fielmente el Tratado Antártico.
- Fortalecer y acrecentar la influencia de Chile en el Sistema del Tratado Antártico, participando activa y efectivamente.
- Fortalecer la institucionalidad antártica en el país, entre otros aspectos, potenciando al Consejo de Política Antártica como ente planificador y coordinador de las actividades antárticas.
- Preservar la Antártica como zona de paz y como reserva natural.
- Contribuir a conservar los recursos vivos marinos y la pesca.

En lo que se puede asociar con una visión marítima, la Política Antártica establece que Chile aspira a ser país-puente con el continente helado, en los aspectos logísticos, científicos y turísticos. Así, se abocará a:

- Desarrollar la infraestructura necesaria en la XII Región de Magallanes y Antártica para que Chile se constituya en país-puente a la Antártica.
- Fomentar la cooperación internacional en los ámbitos políticos, logísticos y científicos.
- Promover un turismo controlado en el territorio antártico.



La Política, que en principio se actualiza cada doce años, es promulgada por el Consejo de Política Antártica, que preside ministro de RR. EE y está integrado por los ministros de Defensa, Hacienda y Medioambiente.

2.4.- Plan estratégico y programa antártico

A partir de la Política se elabora el Plan Estratégico, que tiene un horizonte de cuatro años. De éste último se deriva, a su vez, el Programa de Actividades Antárticas, que dispone las tareas que desarrollarán los “Operadores Antárticos” durante el año de vigencia de ese programa.

Los Operadores Antárticos lo conforman las tres ramas de la Defensa y el Instituto Chileno Antártico (INACH); ellos materializan las actividades dispuestas en el programa anual de actividades.

- El Estado Mayor Conjunto (EMCO) planifica y coordina las actividades logísticas de las tres ramas de las FF. AA, en la Antártica.
- El INACH programa y coordina las actividades científicas que se desarrollarán en terreno.

Toda esta planificación de doce, cuatro y un año debería estar amparada por una ley, que le otorgue un marco legal al amplio espectro de actividades que se realizan en la Antártica; lamentablemente, el proyecto de ley espera su turno en el Congreso desde hace cuatro años.

Otra deficiencia relevante de la planificación es que no siempre se cuenta con el financiamiento suficiente para realizar las tareas programadas. Queda la impresión que, a veces, se espera que las FF. AA asuman algunas tareas con su presupuesto normal de operación; como esto no es posible, hay actividades que no pasan de ser una declaración de buenas intenciones.

Asociado a la visión marítima, en tanto país-puente, el Plan Estratégico recoge lo dispuesto en la Política antártica en cuanto al desarrollo de la infraestructura en la XII Región, el fomento de la cooperación internacional en los aspectos logístico-científicos y la promoción de un turismo controlado.

3.- Presencia de Chile en la Antártica

Veremos ahora cuáles son las Bases permanentes y temporales que Chile posee en la Antártica; y las varias tareas del ámbito marítimo que realiza la Armada en el continente helado.

3.1.- Bases permanentes y temporales

La presencia física de Chile en la Antártica se materializa mediante las Bases permanentes y temporales, todas ubicadas dentro del casquete en el que reclamamos soberanía, en la península Antártica, en la denominada “Tierra de O’Higgins”. Resumidamente, ellas son (Fig. N° 4):

- En 1947 se estableció la base Arturo Prat de la Armada.
- En 1948, la base O’Higgins a cargo del Ejército.
- En 1951, la base Presidente Gabriel González Videla, de la Fuerza Aérea, la que fue desactivada en la década de los 60; y vuelta a activar como base temporal el 2003.



- En 1955 se crea la base Pedro Aguirre Cerda, de la Fuerza Aérea, que fue destruida por la erupción volcánica en la isla Decepción, en 1967/68.
- Desde 1984 la Fuerza Aérea centró su esfuerzo en Villa las Estrellas, donde opera el aeródromo Teniente Rodolfo March.

En 1969 se creó el Centro Meteorológico Presidente Eduardo Frei, al Weste de la isla Rey Jorge, en las Shetland del Sur. Gradualmente este Centro fue creciendo hasta transformarse en la mayor base chilena y una de las más grandes de la Antártica. Actualmente comprende:

- Villa las Estrellas, fundada en 1984. Cuenta con una escuela que imparte toda la enseñanza básica, correo, banco, hospital y un pequeño supermercado.
- El aeropuerto Teniente Marsh, que con una pista de 1.300 mts de largo es el principal terminal aéreo en ese sector del territorio antártico.
- La base Escudero del Instituto Chileno Antártico (INACH), creada en 1994.
- La Capitanía de Puerto en Bahía Fildes, establecida de manera temporal en 1985, y permanentemente a contar del 2006.
- Además, gradualmente se han ido creando varias Estaciones y Refugios temporales, que operan solo en la temporada estival.
- La Estación temporal más reciente y la única que se adentra hacia el Polo es la “Estación Glaciar”, creada el 2013, operada en conjunto por las tres ramas de la Defensa y el INACH.

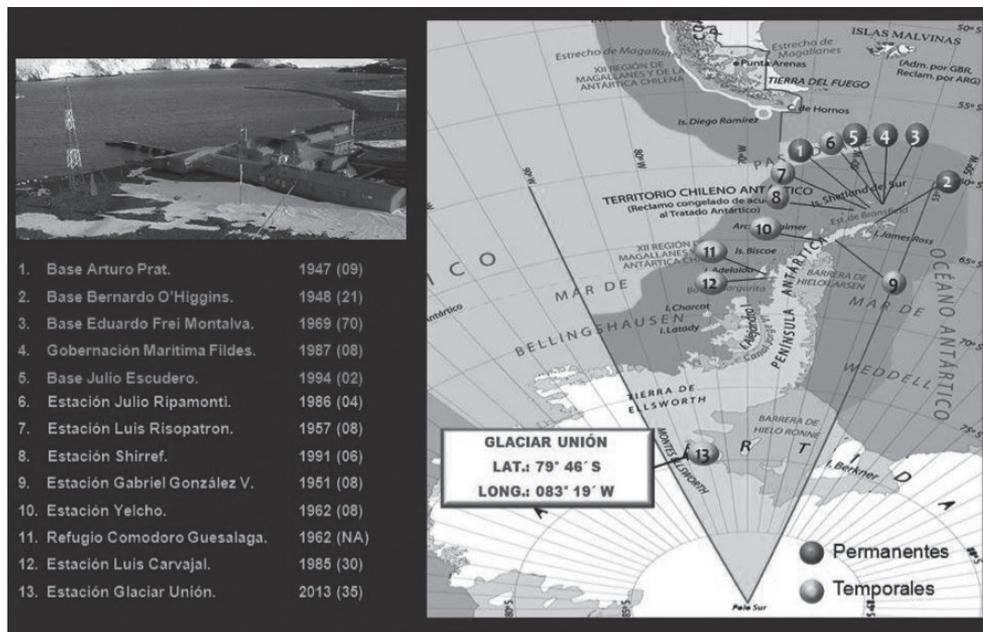


Fig. N°4: Presencia de Chile en la Antártica

3.2.- Actividades marítimas

En la Antártica, en el ámbito propiamente marítimo, la Armada debe velar por tres aspectos específicos:

- La seguridad de la navegación
- El Control del Tráfico Marítimo
- La fiscalización pesquera

Para cumplir estas actividades, se apoya en (Fig. N° 5):

- La Base permanente “Arturo Prat”, que tiene una dotación de 9 personas.
- La Gobernación Marítima en bahía Fildes, que funciona de manera permanente, en la misma Base Eduardo Frei. Cuenta con una dotación de 8 personas, la que en verano se duplica para absorber la mayor actividad marítima.
- La Capitanía de Puerto de bahía Paraíso, que funciona en las instalaciones de Estación temporal de la Fuerza Aérea, Presidente González Videla, con una dotación de hasta 8 personas, entre los meses de diciembre a marzo.
- La Alcaldía de Mar de rada Covadonga. También es transitoria y opera en la Base O’Higgins, con una sola persona, durante los meses de verano.

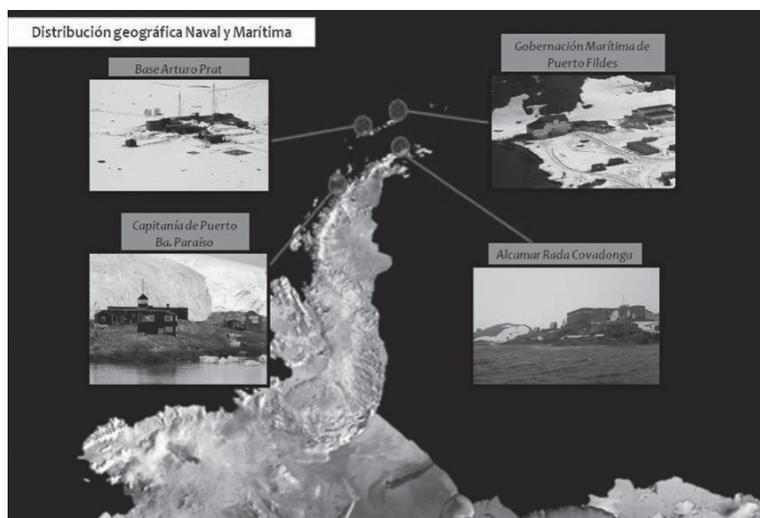


Fig. N°5: La Armada en la Antártica

3.1.- Seguridad a la navegación

La seguridad a la navegación demanda frecuentes observaciones meteorológicas y su oportuna difusión a los buques y yates que navegan en el área. Asimismo, exige instalar y mantener la debida señalización marítima; en el sector antártico chileno existen 67 señales de ayuda a la navegación (Fig. N° 6).

Por su parte, los levantamientos hidrográficos, responsabilidad que la Armada ha asumido en el contexto del Tratado Antártico, también contribuyen a la seguridad de la navegación. Cabe mencionar un trabajo hidrográfico especial que se viene desarrollando desde el año 2006, para definir la proyección de la Plataforma Continental en el sector antártico en el que

Chile reclama soberanía; el plazo para presentar a la ONU los fundamentos que avalan la proyección de la plataforma, vence a fines del año 2019. Cabe hacer presente que Argentina realizó su presentación el año pasado.



Fig. N°6: Señalización marítima

3.2.- Control del tráfico marítimo y fiscalización pesquera

Las responsabilidades marítimas de la Armada en la Antártica, no se agotan en las tareas propias de la seguridad a la navegación. En efecto, la Gobernación Marítima de bahía Fildes, la Capitanía de Puerto de bahía Paraíso y la Alcaldía de Mar de rada Covadonga, también ejercen tareas de Control del Tráfico Marítimo que circula por su sector de vigilancia.

Paralelamente la Armada realiza periódicas Fiscalizaciones Pesqueras, en cumplimiento a la Convención para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos Antárticos (CCAMLR). En la temporada 2015-2016, se patrulló un área de casi 14.000 km², navegando alrededor de 4.000 millas; se inspeccionaron dos buques, no encontrándose novedades.

3.3.- Patrulla antártica naval combinada

Mención especial merece la Patrulla Antártica Naval Combinada (PANC), que realiza la Armada de Chile, en conjunto con la Armada Argentina, durante el período estival. Su misión es salvaguardar la vida humana en las aguas antárticas, al Sur del paralelo 60° y entre los meridianos 010° y 131° Weste (Fig. N°7). Se han cumplido ya 17 años ininterrumpidos realizando esta tarea.

- Participan dos remolcadores de Alta Mar o Patrulleros, uno por cada país, especialmente acondicionados para navegar en aguas antárticas.
- Realizan ejercicios conjuntos, y se van alternando en la mar por períodos de 35 días.
- Han contribuido al salvataje y auxiliado a varios buques en estos 17 años de actividad (Fig. N° 8).



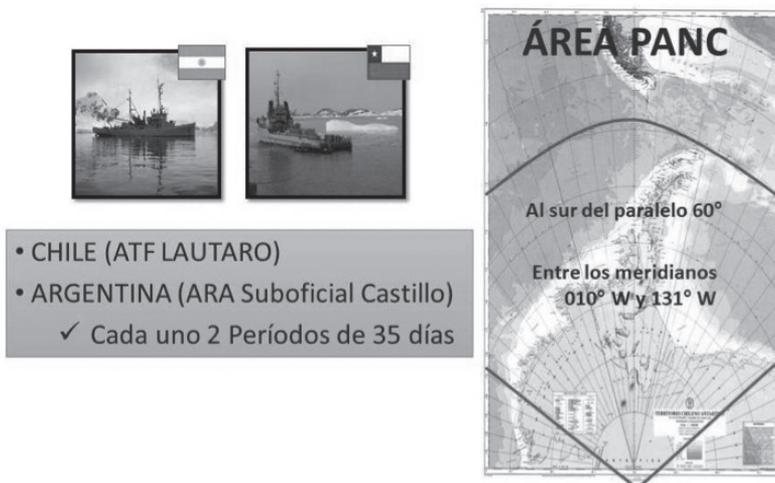


Fig. N° 7: Patrulla naval antártica Chile-Argentina

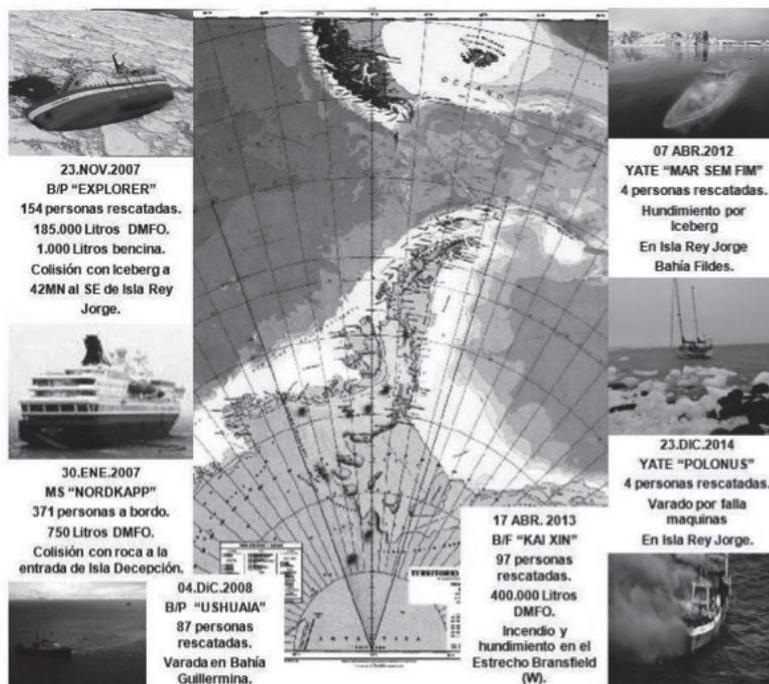


Fig. N° 8: Actividades de salvataje

3.4.- Apoyo logístico

Una importante tarea que Chile ha asumido en su Política Antártica, consecuente con su visión de ser "país-puente", ha sido el Apoyo Logístico para el transporte de carga y pasajeros al continente Antártico.

Para la mayoría de los países no es factible arribar directamente a la Antártica, debido a que la distancia impone un apoyo logístico previo. Además, hay países que no tienen los

medios de transporte para acceder a la Antártica. En cambio, Chile, por su proximidad a ese continente, por tener una base logística en Punta Arenas, y un aeródromo en la Antártica (Teniente Marsh) está en condiciones de prestar un eficiente apoyo logístico.

En los últimos cinco años la Armada ha prestado apoyo de distinta magnitud a un total de veinticuatro Operadores Antárticos, de un número similar de países. A esto hay que sumar el transporte marítimo que se brinda a los “Operadores” nacionales. Esta actividad demanda un importante esfuerzo en personal, en millas navegadas y horas de vuelo.

Obviamente, para tener y poder ofrecer un Apoyo Logístico eficiente se requiere contar con un buque Rompehielos acorde con las demandas. El buque ya se está construyendo en ASMAR, en Talcahuano, y se espera que esté operando el año 2021; algunas de sus características se indican en la figura N° 9.



Parámetro	Capacidad.
- Autonomía	Mayor de 50 días.
- Dotación máxima	120 personas.
- Capacidad para navegar en aguas cubiertas de hielo.	Velocidad mayor a 3 nudos en hielo de 1 metro de espesor.
- Capacidad para operar en clima frío.	Doble casco diseñado para operar a -30°C. Winterización para operar a -30°C.
- Capacidades de búsqueda y rescate marítimo	Comunicaciones. Dos helicópteros medianos. Remolque de emergencia.
- Condiciones de preservación del medioambiente	MARPOL. IMO Tier III para motores diesel. Medios anti derrames.
- Capacidades médicas	Cirugía de mediana complejidad, hipotermia, clínica dental.

Fig. N° 9: Principales características del futuro rompehielos

4.- Desafíos antárticos

El principal desafío de Chile en el corto y mediano plazo es constituirse y ser reconocido internacionalmente como la puerta de entrada al territorio antártico; para ello se ha programado desarrollar algunos proyectos en Punta Arenas. No obstante todavía la puerta es demasiado angosta y se requieren otros proyectos complementarios. A continuación analizaremos la “Puerta de entrada” y la “Puerta estrecha”.

4.1.- Puerta de entrada

Como hemos dicho, nuestra Política Antártica apunta a que Chile sea la “puerta de entrada” al continente helado, tanto para el turismo como para la carga con destino a la antártica. Y se han dado algunos positivos pasos en esa dirección. Cabría mencionar al menos tres proyectos:

- Terminal Internacional de Pasajeros (TIP) en las proximidades del muelle Prat, en Punta Arenas, que se espera esté operando el 2020.

- Nuevo Aeropuerto Internacional, Presidente Carlos Ibáñez, estará listo a contar del 2022, oportunidad en que se iniciará una nueva licitación.
- Centro Antártico Internacional, que pretende ser un lugar de acogida para científicos de todo el mundo, interesados en el continente antártico. Además de ser un lugar de atracción turística.

4.1.1.- Terminal Internacional de pasajeros (Fig. N° 10)

Se prevé que la recientemente finalizada ampliación del muelle Arturo Prat permitirá la recalada de cruceros de mayor tamaño, lo que incrementará el flujo de pasajeros. Por tal razón se activó el proyecto para construir un Terminal de Pasajeros. A principios de este año se eligió al ganador del concurso de diseño del anteproyecto, cuya materialización significará un desembolso de USD 10 millones. La idea es que el Terminal sea parte integral de la remodelación del barrio puerto que realizará la Municipalidad.

A la vez, el Terminal de Pasajeros será un centro de eventos y, complementariamente, tendrá locales comerciales, de artesanía, gastronomía, etc. La intención es inaugurarlos el año 2020, con ocasión de la conmemoración de los 500 años del descubrimiento del Estrecho de Magallanes.

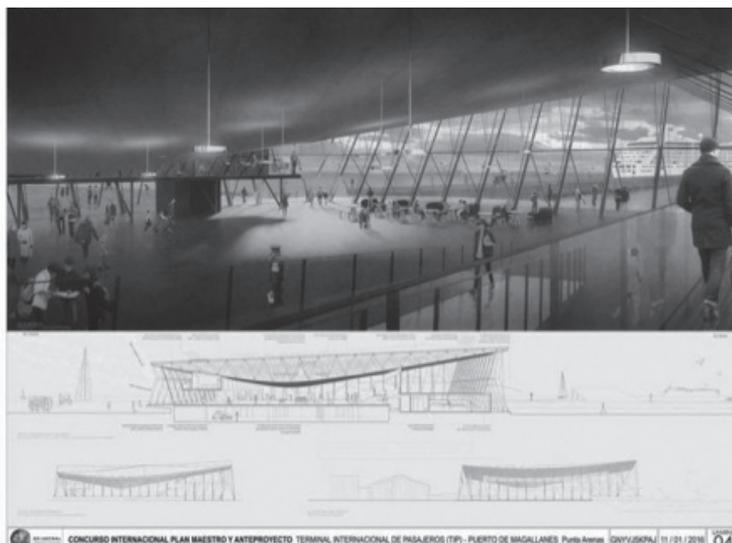


Fig. N° 10: Terminal Internacional de Pasajeros

4.1.2.- Nuevo terminal aeroportuario (Fig. N° 11)

La creciente demanda, que ya alcanzó el millón de pasajeros/año, obligará a re-licitar el 2019 la concesión del aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo, en Punta Arenas. Su ampliación y mejoramiento considera aumentar de tres a cinco las mangas para aeronaves; y de 441 a 578 el número de estacionamientos de vehículos. Se prevé que la superficie construida aumentará en un 100%, alcanzando 13.000 m². El monto de la inversión prevista asciende a USD 46 millones; el modernizado aeropuerto debería estar operando a contar del 2022.



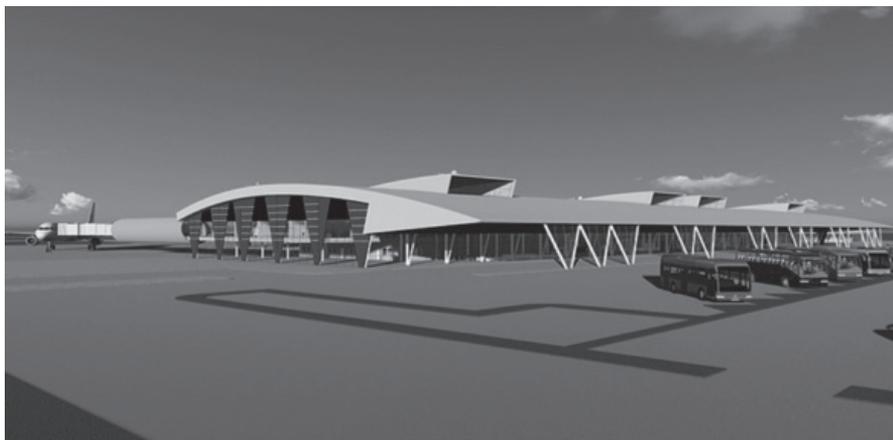


Fig. N° 11: Nuevo Terminal Aeroportuario

4.1.3.- Centro Internacional Antártico (Fig. N° 12)

Este ambicioso proyecto va en la línea de consolidar a Chile como país antártico y a Punta Arenas como la puerta de entrada a ese continente. Recientemente se dio a conocer al ganador del proyecto de arquitectura.

- Considera una construcción de 19.000 m², con una doble función. Una parte abierta al público y otra más privada para la investigación científica.
- Contará con una sala que dará cuenta de la historia evolutiva de la Antártica, mediante acuarios y otras exhibiciones. Tendrá un centro interactivo y un auditorio para 600 personas.
- Estará ubicado en “Punta Arenosa” en el sector de Bahía Catalina, con vista panorámica al Estrecho. Se espera que esté construido a fines del 2022, para acoger a científicos de todo el mundo, de ida o de vuelta a la Antártica.

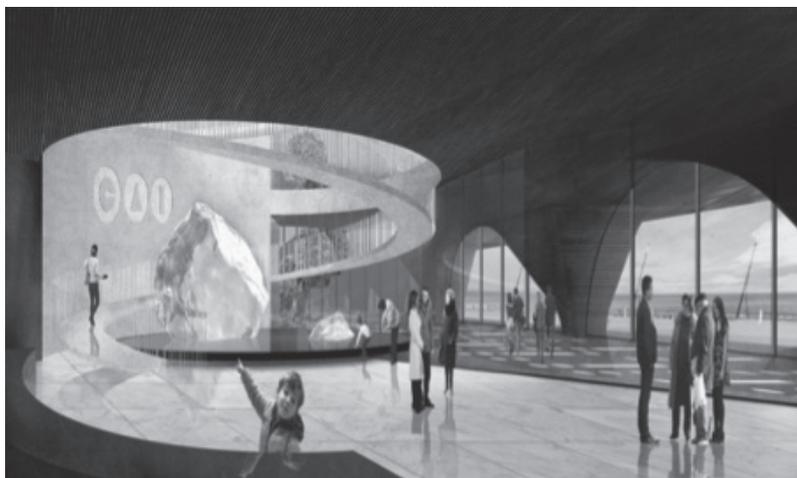


Fig. N° 12: Centro Antártico Internacional



4.2.- Puerta estrecha

Así como hemos logrado avances para consolidarnos como “país-puente” a la Antártica en los aspectos logísticos, científicos y turísticos, también se perciben algunas deficiencias en infraestructura portuaria y aeroportuaria. Veremos brevemente la situación en Punta Arenas, Puerto Williams y territorio antártico.

4.2.1.- Punta Arenas

Descontando el terminal de transbordadores a Puerto Natales, en Punta Arenas existen dos terminales de eventual interés antártico.

- El muelle Arturo Prat, en el centro de la ciudad, que con la reciente ampliación, que tuvo un costo de US\$ 13 millones, podrá recibir naves de hasta 250 mts de eslora.
- El terminal Santos Mardones, que entró en operaciones en 1995, ubicado en el sector de Bahía Catalina, a 5 kms de la ciudad. Posee 336 mts lineales de atraque y es apto para buques de hasta 250 mts de eslora y 14 mts de calado.

Sin embargo, para ser puerta de entrada al continente antártico, y también para el desarrollo de la región, se hace imperativo contar con un puerto con capacidad para recibir simultáneamente al menos a dos buques post-Panamax. En definitiva, Punta Arenas presenta un déficit de frentes de atraque, cuya solución requiere de una inversión mayor.

- Existe en ciernes un proyecto para construir una dársena que ofrezca aguas abrigadas, para que eventualmente dos o tres buques antárticos puedan “invernarse”.

4.2.2.- Puerto Williams

Pese a que últimamente se han hecho algunos esfuerzos por potenciarlo, Puerto Williams sigue siendo una aldea, comparativamente con su vecina Usuhaia. Si bien es ambicioso pensar en un puerto para cruceros, al menos debería contar con un sitio donde puedan atracar esos buques, que usualmente viajan con pasajeros de la 3ª y 4ª edad. También es necesario mejorar el aeropuerto Guardiamarina Zañartu, alargando la pista y construyendo un terminal de pasajeros más digno.

El título de capital de la Provincia Antártica Chilena, no se condice con lo que Williams es en la realidad. Por años, el peso del desarrollo en ese poblado recayó en la Armada, pero eso ya es una etapa superada. La responsabilidad hoy es del Estado.

4.2.3.- Territorio antártico

Es indudable que para ser “puerta de entrada” a la Antártica, no solo se requieren buques, sino también aviones. Por tanto, urge modernizar la Base Teniente Marsh, que es el punto más austral frente a Chile, en el cual se puede aterrizar con seguridad en la Antártica. No hay otro aeródromo en el área donde puedan aterrizar aviones sin esquís.

Asimismo, se requiere construir un pequeño muelle para embarcaciones menores, para carga y pasajeros en Bahía Fildes, de modo de facilitar el aprovisionamiento de la Base Presidente Eduardo Frei, que en período estival alberga a más de 100 personas. En principio, su construcción está planificada iniciarla la próxima comisión a la Antártica (2017-2018).



5.- Conclusiones:

Respetando fielmente el Tratado Antártico, Chile por geografía y por historia tiene derechos y vocación antártica. El mar es la vía natural de acceso para reafirmar tales derechos y para que efectivamente seamos reconocidos internacionalmente como puerta de entrada a ese continente. A la fecha, la concreción de ese anhelo es de dulce y agraz.

- De dulce porque tenemos una importante presencia física en el casquete en el que reclamamos soberanía. De agraz porque estamos en la periferia, exceptuando la Estación temporal “Glaciar Unión” creada el 2013.
- De dulce porque tenemos una Política Antártica que expresa nuestra voluntad de ser “país-puente” hacia la Antártica, en lo logístico, científico y turístico; con una estrategia y un programa anual consecuente con esa visión; y con un nuevo y moderno buque rompehielos ya en construcción. De agraz porque no siempre se dispone de suficiente financiamiento para concretar las tareas programadas.
- De dulce porque gradualmente se está desarrollando en Punta Arenas la infraestructura necesaria para transformarnos en “país-puente” a la Antártica; así, por ejemplo, el Terminal Marítimo de Pasajeros, la modernización del aeropuerto Carlos Ibáñez y el Centro Antártico Internacional. De agraz por el déficit de sitios de atraque en Punta Arenas y Puerto Williams, por la ausencia de un muelle de carga en bahía Fildes y porque falta modernizar los aeropuertos Guardiamarina Zañartu de Puerto Williams y Teniente Marsh de la Antártica.





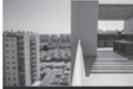
BELTEC
INMOBILIARIA



INMOBILIARIA CERTIFICADA POR
BEST PLACE TO LIVE 2018



V Región	<p>Condominio</p> <p>Bosque Real VI</p> <p>Curauma</p>  <p>DESDE 4.090* UF</p>	<p>Condominio</p> <p>Cumbres de Reñaca II</p> <p>Viña del Mar</p>  <p>DESDE 1.590* UF</p>	<p>Condominio</p> <p>Puerto del Norte V</p> <p>Villa Alemana</p>  <p>DESDE 1.890* UF</p>	<p>Condominio</p> <p>Cumbres de Peñablanca</p> <p>Peñablanca</p>  <p>DESDE 2.300* UF</p>	<p>Condominio</p> <p>Las Acacias Poniente</p> <p>Peñablanca</p>  <p>DESDE 2.990* UF</p>	<p>Condominio</p> <p>El Rincón Sur</p> <p>Peñablanca</p>  <p>DESDE 4.990* UF</p>	<p>Condominio</p> <p>Los Maitenes</p> <p>La Cruz</p>  <p>DESDE 2.890* UF</p>
----------	--	---	--	--	---	---	--

IV Región	<p>Edificios</p> <p>Santa Teresa</p> <p>Coquimbo</p>  <p>DESDE 1.940* UF</p>	<p>Edificios</p> <p>Alto Serena IV</p> <p>La Serena</p>  <p>DESDE 1.750* UF</p>	<p>Casas</p> <p>Sol de Ovalle</p> <p>Ovalle</p>  <p>DESDE 3.100* UF</p>
-----------	--	---	---

Región Metropolitana	<p>Edificio</p> <p>Edificio Concón</p> <p>Santiago</p>  <p>VENDIDO</p>	<p>Edificio</p> <p>Pezoa Véliz</p> <p>Santiago</p>  <p>DESDE 2.333* UF</p>
----------------------	--	---

beltec.cl

Beltec, lo importante de vivir en lo propio

*Precio sujeto a disponibilidad del producto.

El proyecto podrá sufrir modificaciones, sea por consideraciones técnicas estéticas de los proyectistas, o por disposiciones de autoridad. Las imágenes y textos contenidos en este documento fueron elaboradas con fines ilustrativos y todas las dimensiones contenidas en este son aproximadas. Lo anterior se informa en virtud de lo dispuesto en la ley Nº 19.472

CONTROVERSIA SOBRE EL BEAGLE (PRIMERA PARTE)

*Contraalmirante Eri Solís Oyarzún
Past Presidente Liga Marítima de Chile*



INTRODUCCIÓN

Mis años de servicio activo en la Armada Nacional (1950-1983) transcurrieron bajo la ominosa amenaza del expansionismo trasandino. Eran los tiempos de la “Argentina potencia”, “La Patria Grande”, “Argentina del Primer Mundo” y consignas similares que retumbaban con estridencia al otro lado de la cordillera. El Comandante José Dellapianne, geopolítico bonaerense, afirmaba en la Academia de Guerra Naval: “la frontera con Chile es el macizo andino, y la cordillera de los Andes termina al Sur de Puerto Montt. La Armada argentina no tiene, pues, por qué desconocer los hechos de la naturaleza: el cono austral de América del Sur debe pertenecer de modo irremisible, tanto por derecho propio como por indiscutibles razones geográficas, a la más grande patria argentina”.¹

En orden cronológico, las crisis más virulentas causadas por ese espíritu hegemónico durante ese período consistieron en los incidentes del islote Snipe, Laguna del Desierto y crisis del Beagle. En todos ellos me cupo participar de una forma u otra. Los describiré a continuación según mis recuerdos y antecedentes públicos disponibles.

Una sección de infantería de marina argentina ocupó el desolado islote Snipe el 11 de agosto de 1958. La opinión pública chilena reaccionó con indignación, hubo multitudinarias manifestaciones en Santiago y las principales ciudades del país. Me transbordaron al Transporte Pinto, sometido a reparaciones en Talcahuano, como Jefe del Departamento de Operaciones. Los trabajos y recorridas se finiquitaron con rapidez, la unidad tenía que colaborar al apresto de la Tercera Zona Naval. En Valparaíso, el buque embarcó un batallón de Infantería de Marina, y en Talcahuano, se cargaron baterías móviles de 6” del Cuerpo, cañones de 6” con sus respectivos montajes de pedestal del ex acorazado Latorre, munición de diversos calibres, decenas de minas, combustible, víveres y otras necesidades logísticas del Teatro Austral. El voluminoso y crítico cargamento se desembarcó, en faena corrida, en el muelle de Punta Arenas frente al consulado argentino. Los Infantes de Marina trasandinos, diezmos por la disentería, desocuparon el islote el 19 de agosto previo acuerdo diplomático. Pero, en la Armada y opinión pública nacional quedó como secuela una aguda y creciente desconfianza y amargo resentimiento. La Tercera Zona Naval mejoró su preparación destinada a afrontar un conflicto bélico.

¹ Conflicto del Beagle. Wikipedia, la enciclopedia libre. 02-05-2011. pág.14.

Tiempo después, ya como Capitán de Corbeta, ejercía el mando del escampavía Colo Colo, cuando gendarmes argentinos asesinaron al Teniente de Carabineros Hernán Merino en laguna del Desierto el 6 de noviembre de 1965. El remolcador navegaba en las proximidades de Navarino en demanda de Puerto Williams al ocaso del 7 de noviembre. En esas circunstancias se recibió la orden del Comandante en Jefe de la Armada de repeler con las armas cualquier intento de invasión. Por primera vez en mi carrera me comunicaban esta disposición extrema y taxativa. Se ordenó el alistamiento de la unidad para el combate, la dotación realizó sus obligaciones animada por un ardoroso entusiasmo y diligencia. Patrullamos el Canal Beagle en condiciones de guerra, obscurecidos y en silencio radiotelegráfico, y al amanecer nos relevó la fragata Covadonga mucho mejor equipada para la trascendente tarea. Laguna del Desierto terminó bajo soberanía argentina por resolución de un Tribunal Arbitral formado por juristas latinoamericanos.



En la llamada crisis o conflicto del Beagle mi participación fue más prolongada y activa.



1. GESTACIÓN DEL DIFERENDO DEL BEAGLE

El experto en Derecho Internacional D. Fabio Vío Valdivieso resumió con acierto el origen del pleito: “A comienzos de este siglo, la República Argentina inició una hábil campaña, sobre la base de variadas y a veces contradictorias interpretaciones del Tratado de Límites de 1881 celebrado con nuestro país, destinadas a desconocer a Chile su legítimo título sobre ciertas islas de la Zona Sur, dando nacimiento artificialmente a un diferendo que ha sido mantenido, durante casi setenta años, por todos los Gobiernos de la nación vecina”.² El Comodoro Augusto Lasserre, al mando de la División Expedicionaria al Atlántico Sur integrada por cuatro unidades navales, recaló a Ushuaia el 28 de septiembre de 1884. El Reverendo Thomas Bridges jefe de la misión evangelizadora arrió la bandera británica e izó el pabellón argentino. El Comodoro Lasserre creó la subprefectura marítima el 12 de octubre, considerada como fecha de fundación de Ushuaia, cuya base naval fue el foco de irradiación de incidentes en la región.

Chile ejerció la soberanía al S. del Beagle por largo tiempo y sin impugnaciones después de la firma del Tratado de 1881. Organizó el territorio en departamentos y subdelegaciones designando las autoridades locales pertinentes. Mapas y cartas hidrográficas nacionales e internacionales distinguían a las islas y archipiélagos al sur del Canal como chilenas.

En las últimas décadas del siglo XIX, la Patagonia experimentó un repunte económico gracias al incremento de la ganadería, explotación forestal, caza de especies marinas y al descubrimiento de interesantes placeres auríferos en la región. Julio Popper, un ingeniero rumano avecindado en Argentina; “Previendo un natural agotamiento del oro en las costas orientales de Tierra del Fuego, desembarcó y exploró en las islas Nueva, Picton y Lennox, encontrando que las posibilidades eran excelentes en las islas Nueva y Lennox”.³ En consecuencia, para facilitar sus negocios en territorios bajo control chileno, intentó desviar el curso del Beagle -sin fundamento jurídico o geográfico alguno- y así poner bajo soberanía trasandina a Picton y Nueva. El Instituto Geográfico Argentino lo invitó a impartir una conferencia en 1891, donde presentó un fraudulento mapa concordante con sus ambiciones. El Instituto hizo suya la artificiosa tesis y publicó el mapa en 1894, el Director del organismo era D. Estanislao Zeballos. Este extraordinario personaje jugó en gravitante papel en los desencuentros entre Chile y Argentina. El fue uno de los más destacados políticos e intelectuales de la generación del 80. Canciller en tres oportunidades, legislador, abogado, periodista y catedrático estaba inspirado por un nacionalismo exacerbado. Era un nostálgico del Virreinato del Plata, creía en la “Argentina Nación Predeterminada”, que gracias a su superioridad étnica le correspondía ejercer un rol rector en los destinos de Sudamérica subordinando bajo su voluntad tanto a Brasil como a Chile. Esta trasnochada concepción geopolítica de Zeballos ha influido a miembros connotados de la elite gobernante bonaerense, entre ellos al General Osiris Villegas. “Congruente con esta posición, Zeballos se opuso enérgicamente al acercamiento entre Argentina y Chile en 1898, y al arbitraje como método para resolver pacíficamente los diferendos limítrofes. La diplomacia de Zeballos se caracterizó por alentar la creación del conflicto de límites con Chile que hasta entonces no existían”.⁴ Por ejemplo, en el delicado incidente entre Chile y Estados Unidos relativo al crucero Baltimore, el Canciller Sr. Zeballos ofreció al Secretario de Estado norteamericano a Buenos Aires como base para operar su flota en caso de conflicto.

El crucero Almirante Brown, al mando del Capitán de Fragata Juan P. Sáenz Valiente realizó trabajos hidrográficos con un nutrido sondaje en el área entre 1899 y 1900. En la Memoria presentada a la superioridad naval sostuvo que el Beagle finalizaba en el extremo O. de la isla Picton. El sector comprendido entre la isla citada y al cabo San Pío -el canal original y tradicional- lo llamó canal Moat, el cual constituía un brazo secundario. Según su aventurada suposición, el canal Beagle corría por la bahía Oglander y paso Richmond. En consecuencia, Picton y Nueva quedaban bajo jurisdicción argentina, todo ello estaba apoyado en las mayores profundidades (thalweg) evidenciadas en su reciente trabajo de sondaje.

El Palacio de San Martín remitió una nota a nuestra Cancillería el 25 de agosto de 1904, le proponía realizar investigaciones científicas para determinar el eje de la boca oriental del canal

3 Alberto Marín Madrid. El Arbitraje del Beagle y la Actitud Argentina. Editorial Universitaria. Santiago. 1978. pág.24.

4 Pablo Lacoste - Adriana Arpini. Estanislao Zeballos. La Política Exterior Argentina. Revista UNIVERSO. N°17. 2002.



Beagle. Este era el primer indicio oficial que tenía el gobierno de Chile de divergencias en un área sobre la cual había ejercido plena soberanía durante dos décadas. Coincidentemente, la Oficina Hidrográfica argentina envió un sorprendente aviso a su par de Valparaíso el 3 de mayo de 1905, le señalaba que según sus descubridores la boca oriental del Beagle se encontraba al N. de la isla Lennox, luego seguía por el paso Picton. Así se entabló, a iniciativa de la Casa Rosada, un artificial diferendo que casi desembocó en una guerra siete décadas más tarde. “A pesar del así llamado Abrazo del Estrecho, que recuerda las visitas presidenciales del año noventa y nueve; los Pactos de Mayo y convenciones y protocolos de paz y amistad, en soluciones fronterizas, se producen constantemente fricciones en las relaciones internacionales chileno - argentina”.⁵



En 1906, el Estado de Chile otorgó concesiones para explotar las islas Diego Ramírez y Shetland del Sur. Argentina presentó una nota de protesta señalando “Que el Tratado de 1881 atribuía a Chile sólo las islas situadas al occidente de Tierra del Fuego y que esa nación concedía títulos sobre tierras ubicadas al Sur del Cabo de Hornos y al oriente de su meridiano que por lo tanto no le pertenecían”.⁶

La campaña periodística bonaerense sobre las islas del Beagle se mantuvo intermitentemente pero arreció cuando estalló la Primera Guerra Mundial y Chile tomó medidas para asegurar la neutralidad de las aguas del Estrecho de Magallanes y canales australes. El Sr. Zeballos intervenía con regularidad escribiendo artículos teñidos de ardiente chauvinismo. En este contexto, el Ministerio de Relaciones de Santiago recibió una inusual protesta argentina relativa a la rutinaria renovación de concesiones en las islas Picton y Nueva. La Moneda en su réplica procuró activar el arbitraje previsto en 1902, conduciendo esta iniciativa a la firma de un Protocolo para su aplicación el 28 de junio de 1915. Sin embargo, este documento pronto cayó en las obscuras sombras del olvido. Argentina no le apetecía recurrir al derecho sino a las negociaciones directas, donde perseguía encontrar “Soluciones Políticas” o transacciones haciendo valer su supuesta superioridad militar. El Sr. Francisco Moreno representante y experto argentino en la delimitación de la frontera con Chile previno a su país de las pocas posibilidades de éxito en el arbitraje en un memorándum escrito en 1918: “No atino a explicarme por qué el Gobierno argentino pretende hoy soberanía sobre las islas Picton, Nueva, Lennox, etc., fundándose en los tratados vigentes, es decir, en el de 1881 y en el protocolo de 1893, cuando el primero de ellos lo invalida de tal pretensión y el segundo nada tiene que ver con la demarcación del Beagle. Insisto: la mención en el Tratado de 1881, con excepción de la isla de los Estados, le hará perder un pleito tan malamente planteado... También repetiré que la excepción que hace el Tratado de 1881 con la isla de los Estados, que reconoce como argentina, no permite poner en duda la propiedad chilena de las tierras situadas tanto al sur de la isla Tierra del Fuego como al sur del canal de Beagle”.⁷ Este valioso documento fue hallado por el agente chileno D. José Miguel Barros en Londres y exhibido durante el juicio de arbitraje.

5 Luka Bonacic-Doric B. Resumen Histórico del Estrecho y la Colonia de Magallanes. La Nacional. Punta Arenas. 1939. pág. 450.

6 Osiris Villegas. El Conflicto en Chile en la Región Austral. Pleamar. Buenos Aires. 1970. pág. 25.

7 Wikipedia. Enciclopedia Libre. Conflicto del Beagle. 02/05/2011. pág. 5.

Otro Convenio sobre arbitraje se firmó durante la Presidencia de D. Arturo Alessandri Palma el 4 de mayo de 1938 en Santiago; se designó como Arbitro al Honorable Homer Cumming, Procurador General (Attorney General) de los Estados Unidos de Norteamérica. Tal como el convenio anterior su encabezamiento afirmaba: “Con el propósito de que sea resuelta la única controversia que actualmente existe entre ambos países, o sea, la relativa a determinar a cuál de ellos corresponde la soberanía sobre las islas Picton, Nueva, Lennox e islotes adyacentes, e islas que se encuentren dentro del Canal Beagle en el espacio comprendido entre la Tierra del Fuego, la Península Dumas e isla Navarino”.⁸ Meses más tarde estalló la Segunda Guerra Mundial absorbiendo el quehacer de la diplomacia y colaboró a frustrar el proyecto de avenimiento. Por otra parte, no menguaron las aspiraciones expansionistas de los militares argentinos incentivadas por las victorias iniciales del fascismo. Muchos de sus mandos habían recibido formación académica en la Italia de Mussolini influenciando sus ideas políticas, económicas y sociales.



El Aviso o Rastreador Fournier naufragó, aparentemente, el 23 de septiembre de 1949 a las 05:25 hrs. en el seno Magdalena a unas 60 millas al S. de Punta Arenas con 77 tripulantes a bordo. El siniestro debió ser repentino pues la tripulación de la nave careció de tiempo para enviar la señal de auxilio por radiotelegrafía. No hubo sobrevivientes, sólo se rescataron 9 cadáveres encontrados en tierra y en una balsa abandonada entre ellos el Comandante Capitán de Corbeta Carlos Negri. La unidad había zarpado de la Base Naval de Ushuaia a las 07:40 hrs. del 21 a fin de circunnavegar la isla Grande de Tierra del Fuego, incursión ilícita acostumbrada en la época. Al perder las comunicaciones por completo con el buque, el Comandante de la Base informó al Alto Mando, el que reaccionó solicitando ayuda a la Tercera Zona Naval de Chile y requirió las autorizaciones pertinentes para enviar unidades argentinas a colaborar en la rebusca del desaparecido.

El Teniente 2º Sr. Hugo Alsina Calderón, Segundo Comandante del Patrullero Lautaro, participante en la prolongada búsqueda del Fournier, relató sus experiencias sobre el evento y de cuyo texto se extrajeron algunos párrafos. “Era un hecho que no había sobrevivientes, que el Fournier había violado la soberanía chilena entrando sin permiso en sus aguas interiores y que se había perdido totalmente en un punto cercano a la caleta Zigzag, en el llamado Seno Magdalena. El Fournier era una nave de tipo casco fino y alto, de poca manga, lo que lo hacía un barco celoso, de poca estabilidad transversal. Además el buque venía con bastante carga en cubierta, lo que aumentaba su inestabilidad. Los registros del Servicio Meteorológico de Punta Arenas, indicaban que ese día hubo un fuerte temporal de viento norweste en esa parte del estrecho de Magallanes... El análisis completo, documentado y ponderado, concluyó en que el Aviso Fournier se dio vuelta de campana por la banda de babor golpeado por una sucesión de olas de gran tamaño, generadas por la fuerte tormenta del norweste en el seno Magdalena, peligro conocido por los marinos chilenos que navegan esas aguas, pero ignorado por los infortunados argentinos. Al volcarse la nave, sólo pudieron saltar o cayeron al mar los hombres que iban de guardia en el puente”.⁹ Para finiquitar este tema, la Marina argentina recordó el luctuoso suceso el 23 de septiembre de 2009 ante la presencia del Almirante Omar Godoy la máxima autoridad naval.

8 Osiris Villegas. El Conflicto con Chile en la Región Austral. Pleamar. Buenos Aires. 1978. pág. 147.

9 <http://www.histamar.com.ar/inhistorica/avisofournierbasehtm>. p.4.

El serio incidente, además de complicar las relaciones entre ambas naciones, mostró a la opinión pública chilena la peligrosa ausencia de control sobre las aguas anteriores en Magallanes; lo que obligó a la Armada a disponer medidas preventivas. A mediados del siglo pasado, nuestro poder naval estaba débil y en franca decadencia por la obsolescencia de las unidades de la Escuadra. A la Tercera Zona Naval se destinó, además del viejo transporte Micalvi, dos patrulleros, remolcadores de alta mar, barcazas y otros buques auxiliares para ejercer vigilancia, mantener la señalización marítima y apoyar a la aislada población isleña.

La intensificación del patrullaje marítimo aumentó las denuncias sobre la contumacia argentina en agraviar de manera deliberada nuestra soberanía marítima al sur del Beagle.



En el año 1948, hubo otra de las tantas iniciativas de Chile por afrontar jurídicamente el prolongado y delicado diferendo del Beagle. Argentina finalmente acogió este camino una vez sucedido el grave incidente del islote Snipe. En la reunión de Presidentes el 2 de febrero de 1959 -era la época de los frecuentes cambios de Gobiernos Militares en Argentina- resolvieron buscar fórmulas orientadas a dar solución a los problemas limítrofes para evitar la repetición de serias crisis. En cumplimiento de esta disposición, el Embajador de Chile en Buenos Aires y el Ministro de Relaciones Exteriores y Culto de Argentina firmaron el Protocolo del 12 de junio de 1960 sometiendo a la Corte Internacional de Justicia de la Haya, entre otras materias, la cuestión de la soberanía sobre: “Las islas Picton, Nueva e islotes Snipe - Solitario - Hermanos - Gardiner - Reparo - Packsaddle - Jorge - Augustus y el islote rocoso al Sur de las dos islas Becasses”.¹⁰ En las conversaciones preliminares en relación a las bases del arbitraje la delegación argentina requirió ampliar el área arbitral incluyendo “todas las islas, islotes y partes de islas situadas en la región austral y que estuviesen situadas al Este del meridiano del Cabo de Hornos”.¹¹ Ante tan insólita pretensión, el Presidente D. Jorge Alessandri ordenó suspender las negociaciones hasta el retiro de la extemporánea aspiración sobre territorios chilenos nunca antes cuestionados. Con esta burda argucia, concordante con su sinuosa línea de conducta, el Palacio de San Martín logró disipar la decisión chilena de arreglar el problema del Beagle aplicando el derecho.

Más tarde, el Gobierno de Argentina comunicó inesperadamente a la Moneda su aceptación de entregar a la Corte Internacional de Justicia de la Haya la controversia del Beagle en nota fechada el 30 de octubre de 1964. Posterior a la ceremonia de asunción al mando de D. Eduardo Frei Montalva el 4 de noviembre de 1964, los Cancilleres de Chile D. Gabriel Valdés Subercaseaux y de Argentina D. Miguel Angel Zabala formularon una Declaración Conjunta comprometiéndose a elevar a la Corte Internacional de Justicia el incordio del Beagle, asimismo acordaron dar urgencia a las conversaciones dedicadas a redactar los antecedentes destinados a materializar la iniciativa. Los representantes de ambos países se reunieron a partir de abril de 1965. Muy luego las conversaciones se estancaron por posturas intransables. El Presidente Frei en el Mensaje a la Nación de 1968 señaló la inutilidad de las negociaciones En atención al gravísimo acacimiento del asesinato del Teniente Merino en Laguna del Desierto en noviembre de 1965 y el aumento de las provocaciones trasandinas, el Gobierno chileno recurrió unilateralmente al artículo V del Tratado General de Arbitraje de 1902,

10 Osiris Villegas. El Conflicto de Chile en la Región Austral. Editorial Pleamar. Buenos Aires. 1978. pág.157.

11 Alberto Marín Madrid. El Arbitraje del Beagle y la Actitud Argentina. Editorial Universitaria. Santiago. 1978. pág.15.

el 11 de diciembre de 1967. Argentina respondió el 23 de diciembre -difundió la nota por la prensa del país- rechazando el arbitraje aduciendo diversas razones infundadas. El Arbitraje contradecía sus aspiraciones de arreglos directos con cesiones por parte de Chile.

2. ANTECEDENTES JURÍDICOS

El Tratado de Límites entre Chile y Argentina se firmó en Buenos Aires el 23 de julio de 1881. La Convención para dar cumplimiento a las estipulaciones del Tratado se suscribió siete años más tarde: “Los trabajos que comenzaron en abril de 1890 concluyeron en septiembre de 1898, con la presentación de la línea fronteriza general basada en los puntos que, en opinión de los Peritos de Chile y Argentina, constituían el límite. Asimismo, quedaban precisadas las divergencias entre los Peritos acerca de algunos sectores de los límites”.¹² Asimismo, ambos gobiernos signaron un Tratado General de Arbitraje con el fin de evitar la repetición de graves roces fronterizos el 28 de mayo de 1902. El Arbitro seleccionado por las partes era su Majestad Británica. La sentencia arbitral tendría el carácter inapelable y su cumplimiento estaría confiado al honor de las naciones firmantes.

Las Cancillerías de Buenos Aires y Santiago hicieron numerosas tratativas hasta la mitad del siglo recién pasado para llegar a un buen entendimiento respecto a las diferencias surgidas sobre la delimitación del canal Beagle. Se propuso, sin éxito, el arbitraje de la Corona Británica, del Fiscal General de los Estados Unidos de Norteamérica y del Tribunal de la Haya.

A consecuencia del incidente de Snipe, se reunieron en Santiago los Presidentes Arturo Frondizi y Jorge Alessandri quienes suscribieron la Declaración Conjunta de Cerrillos el 2 de febrero de 1959. Entre diversas materias, convinieron someter a la Corte Internacional de Justicia de la Haya el diferendo del Beagle. El Canciller argentino Diógenes Taboada y el Embajador de Chile en Buenos Aires Sergio Gutiérrez Olivo firmaron el Protocolo correspondiente. Las cláusulas preliminares entregaban a Argentina las islas Becasses y dejaba en poder de Chile la isla Lennox e islotes adyacentes. Asimismo, un Convenio de Navegación autorizaba a las unidades de guerra trasandinas transitar sin prácticos los canales fueguinos entre el Beagle y el estrecho de Magallanes y además el canal Murray. Las cámaras legislativas de ambas naciones no ratificaron los Protocolos y Convenios debido a la intensa oposición despertada en la opinión pública y círculos castrenses de ambos lados de la cordillera. El Presidente Eduardo Frei Montalva retiró a los Pactos del Sesenta de su tramitación en el Congreso en 1965. A pesar de ello, los gobiernos prosiguieron con las conversaciones diplomáticas tendientes a convenir el arbitraje del Tribunal de la Haya de los problemas de límites en el extremo austral. El grave incidente de laguna del Desierto y la asunción de un régimen militar presidido por el General Onganía en Buenos Aires interrumpieron las negociaciones.

Ante esta incierta coyuntura, Chile resolvió recurrir unilateralmente a los Pactos de mayo de 1902 e invocó el arbitraje de la Corona Británica. El Canciller Gabriel Valdés notificó de dicha decisión a la Embajada de Argentina en Santiago el 11 de diciembre de 1967. El Ministro



Argentino Nicanor Costa Méndez se negó a participar en el proceso. Tras prologados y arduos intercambios de pareceres y transacciones se logró la conformidad de Buenos Aires para someter el incordio del Beagle al Reino Unido bajo diversas estipulaciones. El Presidente Salvador Allende y el General Alejandro Agustín Lanusse, quien había depuesto a Onganía, firmaron en Salta el Compromiso de Arbitraje entre Chile y Argentina el 22 de julio de 1971.

Un tribunal integrado por cinco connotados jueces de la Haya, seleccionados por los gobiernos litigantes, eran los responsables de revisar los antecedentes históricos, geográficos, jurídicos y administrativos aportados por las partes destinados a avalar sus pretensiones en el área contenciosa. El monarca británico podía aprobar o rechazar la propuesta del jurado, pero sin modificarla. La sentencia se promulgaría en condición de *Laudo Arbitral*.



Con el propósito de encuadrar en forma inequívoca el área afecta por el arbitraje se confeccionó, con la aceptación de los litigantes, un croquis neutro, sin elementos toponímicos ni otros antecedentes conducentes a influenciar a los jueces. Sus coordenadas geográficas se enumeran a continuación:



“PUNTO	LATITUD (S)	LONGITUD (O)
A	54° 45’	68° 36’ 38.5”
B	54° 57’	68° 36’ 38.5”
C	54° 57’	67° 13’
D	55° 24’	67° 13’
E	55° 24’	66° 25’
F	54° 45’	66° 25’ ¹³

Dada la forma del área geográfica comprendida entre las coordenadas se le denominó, de manera coloquial, el “Martillo”.¹⁴

13 Fabio Vío Valdivieso. *El Diferendo Chileno Argentino en la Zona del Beagle*. Editorial Pacífico. 1972. Santiago. Pág.86.
14 Alberto Marín Madrid. *El Arbitraje del Beagle y la Actitud Argentina*. Editorial Universitaria. 1978. Santiago. Pág.46.

3. PROCESO ARBITRAL

La Corte Arbitral tuvo su sede en Ginebra, Suiza. Como ya se dijo, sus miembros eran jueces de la Corte Internacional de Justicia de la Haya: Gerald Fitzmaurice (Reino Unido), André Gros (Francia), Charles D. Onyeama (Nigeria), Hardy C. Dillard (Estados Unidos de N.A.) y Sture Petré (Suecia). El ministro sueco falleció durante la parte final del proceso, pero dejó su opinión escrita sobre el fallo. El británico Fitzmaurice se desempeñó como Presidente de la Corte y programó los eventos del juicio. Este constó de presentaciones de Memorias, Contramemorias, Réplicas, visita a la región en litigio y Audiencias Orales. Las tres primeras fases del proceso las conformaron presentaciones escritas. El conjunto de antecedentes argentinos configuraron 12 volúmenes con atlas conteniendo 195 cartas y mapas, mientras el chileno se compuso de 14 volúmenes y atlas con 213 cartas y mapas. La etapa verbal se llevó a cabo desde el 8 de septiembre al 23 de octubre de 1976 con 25 días de audiencias.

La opinión del gobierno de Chile sobre la competencia del proceso, la definió el Embajador D. José Miguel Barros: “Los arbitrajes no constituyen formas de conquista, ni son medios de adquirir dominio. Al contrario, son una de las vías a que se recurre para obtener que un juez imparcial resuelva una controversia que dos países no han podido arreglar directamente. A ese juez le corresponde determinar la situación de derecho, y no está facultado para apartarse de la ley por ningún motivo”.¹⁵

Recién comenzado el Juicio Arbitral, Buenos Aires comunicó a nuestra Cancillería el desahucio del Tratado General de Arbitraje del 28 de mayo de 1902 e invitó a nuestro gobierno a negociar un nuevo convenio similar. Los Ministros de Relaciones Exteriores de Argentina y Chile se reunieron en la capital argentina y elaboraron el Tratado General Sobre Solución Judicial de Controversias entre ambos países, documento ratificado el 27 de diciembre de 1972. En realidad, el Palacio de San Martín deseaba cambiar al Arbitro por sus problemas sobre las Falklands, pero sin alterar el juicio en curso.

La argumentación chilena inicial se basó en la interpretación del Tratado de 1881, fundamentada en los antecedentes que disponían los negociadores de la época. En su esencia el Convenio constituyó una transacción, Chile cedió sus derechos en gran parte de la Patagonia, mientras Argentina abandonó sus pretensiones relativas al estrecho de Magallanes y de la región al Sur del mismo con excepción de una parte de ella muy bien definida. Por tal causa, la frontera corría a horcajadas de la cordillera de los Andes de N. a S. hasta el paralelo 52° S. En ese punto la línea giraba al E-W y al alcanzar el cabo Espíritu Santo viraba retomando la dirección N-S. Al abordar al canal Beagle, el límite nuevamente se orientaba hacia el E-W. Las islas e islotes al S. del citado canal pertenecían a Chile y así lo entendieron los gobiernos de Argentina y Chile durante años. Los escritos de la defensa fueron acompañados por documentos, derroteros, mapas y cartas de origen chileno, argentino y británico utilizados en el curso de las negociaciones del Tratado y también posteriores a él. “Pocos años después de la firma del Tratado de Límites actuaba ya la



15 Germán Carrasco. El Laudo Arbitral del Canal Beagle. Selección de Notas. Editorial Jurídica de Chile. 1978. Santiago. Pág.79.

administración chilena en las islas y las trataba como propias. Sus autoridades ejercieron funciones gubernamentales en las islas Picton, Nueva y Lennox -especialmente durante el período de intensas actividades de prospección de oro de 1891 adelante- destinadas a establecer el respeto a la ley y salvaguardar la salud de los pobladores”.¹⁶

En la Memoria, Argentina presentó su particular interpretación del Tratado de 1881, Protocolo de 1893 y cartografía. El artículo 2º del Protocolo ya aludido, se convirtió en una máxima de carácter universal: Chile en el Pacífico y Argentina en el Atlántico, cuando su aplicación se restringía a la frontera común al N. del paralelo 52 Sur. Llamó Tierra del Fuego al conjunto de archipiélagos e islas situados al Sur del Beagle, siendo esta denominación sólo aplicable a la isla Grande de la Tierra del Fuego y la ribera Norte del estrecho de Magallanes. Enmendó la tradicional dirección E-W del canal Beagle añadiendo un supuesto canal Moat en su extremo oriental acreditado por singulares trabajos hidrográficos realizados únicamente por Argentina. Resaltó la intensa y múltiple actividad desplegada en la región por el gobierno de Buenos Aires, en particular, la que se efectuó a partir de la fundación de Ushuaia en octubre de 1884, la contrastó con la desidia e inercia demostrada por Santiago. Responsabilizó a Chile como el provocador del conflicto en el Beagle a causa de la ocupación ilegal de las islas Picton, Nueva y Lennox. Entre sus argumentos había diversas disquisiciones inconsistentes con la realidad y carentes de respaldo histórico, jurídico y documental.

En la siguiente fase del Arbitraje, las Contramemorias, las diferencias de opinión se acentuaron y los juicios se hicieron más incisivos y ásperos.

Chile siempre mantuvo su firme y documentada línea argumental, pero además se vio obligado a rebatir las peregrinas teorías e inexactitudes de su oponente. Como medida preventiva, requirió al Tribunal que Argentina -como estaba comprometida- incluyera en sus escritos los textos probatorios citados. Posterior a esta petición, de los 163 documentos solicitados, recibió sólo 133 muchos de ellos ilegibles. Entrando en materia, la Contramemoria reiteró que el Tratado de 1881 entregó las islas cuestionadas a Chile por estar al Sur del Beagle; la pretensión trasandina relativa a su posición descansaba en la artificial desviación del curso reconocido internacionalmente del canal y en el supuesto concepto rector Atlántico - Pacífico ausente durante la época de las negociaciones. Jamás el Tratado designó al cabo de Hornos como límite; más aún, el Convenio se lo concedió en forma explícita, a Chile: “Y pertenecerán a Chile todas las islas del Sur del Canal Beagle hasta el Cabo de Hornos y las que haya al occidente de la Tierra del Fuego”.¹⁷ Asimismo, refutó que el Principio Oceánico fue la llave maestra de las negociaciones del Tratado, ningún documento lo citó o lo mencionó, tampoco aparecía alguna intención o indicio sobre una hipotética división oceánica. Las tratativas de la época estuvieron inspiradas en la fijación de límites terrestres y la asignación de las tierras aledañas, la soberanía marítima fue consecuencia de la posesión de las tierras y no al revés. Por último, señaló lo extemporáneo de las reflexiones sobre el poderío marítimo y geopolítico aparecidas en la Memoria trasandina, pues eran disciplinas aún desconocidas en el tiempo de la firma del Tratado.

16 Alberto Marín Madrid. *El Arbitraje del Beagle y la Actitud Argentina*. Editorial Universitaria. Santiago. 1978. Pág.59.

17 Germán Carrasco. *El Laudo Arbitral del Canal Beagle*. Selección de Notas. Editorial Jurídica de Chile. Santiago. 1978. pág.20.



La Contramemoria trasandina no se limitó a reiterar sus controvertidas teorías, por el contrario, amplió sus ambiciosas aspiraciones mediante inéditos e imaginativos infundios. Renovó sus tentativas, comenzadas en 1896, con el propósito de alterar las tradicionales desembocadura y dirección del Beagle. Expandió la “Tierra del Fuego”, la cual ahora abarcaba las islas y archipiélagos australes hasta el cabo de Hornos. Este último supuesto, junto al mítico “Principio Oceánico” con la frontera en el cabo de Hornos y la frase del Tratado “y las demás islas que haya sobre el Atlántico al oriente de la Tierra del Fuego”¹⁸ dejarían en poder de Argentina las islas e islotes: Picton, Nueva, Lennox, Terhalten, Sesambre, Evout, Freycinet, Barnevelt, Deceit y Hornos. Ya ni siquiera importaba el Beagle y su desembocadura. Además, Argentina puso en duda, de manera desconsiderada, la autenticidad de valiosos documentos presentados por Chile. Presentó al “uti possidetis juris” como la luz iluminadora de las negociaciones del Tratado de 1881, la Corona española estableció la soberanía de Argentina sobre el Atlántico y a Chile de las aguas del Pacífico; ambas jurisdicciones convergieron en el cabo de Hornos, frontera natural. Reiteró que la clave resolutive de la disputa radicaba en el principio Atlántico Pacífico.

“En presencia de planteamientos tan insólitos como algunos de los que se exponen en la Contramemoria de Argentina, el Gobierno de Chile solicitó a la Corte de Arbitraje autorización para presentar un nuevo y último alegato escrito. La Corte accedió”.¹⁹ “El tercer alegato escrito se le designó: Réplica.

Chile, en la Réplica, protestó enérgicamente ante el perfil injurioso de la Contramemoria bonaerense. Por los novedosos cambios evidenciados en su postura, la tituló “El Nuevo Caso Argentino”; en seguida, deploró la acostumbrada falta de antecedentes históricos y jurídicos avalando las artificiosas hipótesis trasandinas. En seguida, en forma ponderada y muy documentada demolió las alambicadas teorías expuestas por su contradictor en la Contramemoria, entre ellas: la falacia del Principio Oceánico, la adulterada interpretación del Protocolo de 1893, la engañosa frontera vertical originada desde el cabo de Hornos, la mendaz influencia del “uti possidetis” en las negociaciones del Tratado de 1881, la ficticia distribución de jurisdicciones marítimas por el Tratado de 1881, la desnaturalizada desviación del curso del Beagle y la inadmisibles intención de rebasar los límites previstos en el acuerdo para el Arbitraje.

La Réplica argentina presentó una pertinaz repetición de las falaces elucubraciones contenidas en su Contramemoria. Se completó así esta etapa de los testimonios escritos de las partes.

La Corte Arbitral programó una visita informativa a la remota área litigiosa a materializar los primeros días de marzo de 1976. Las inspecciones se hicieron en forma independiente y sucesiva a cargo de los contendientes. A Chile le correspondió, el primer turno. Los magistrados y comitiva arribaron a Puerto Williams y se embarcaron en el viejo pero cómodo transporte “Aguiles”. A bordo recorrieron la Zona del Martillo y con el apoyo de un helicóptero de la Fuerza Aérea bajaron a las islas. El tribunal pudo comprobar el rigor del clima -ventoso y helado a pesar de la época estival-, la nacionalidad de los pobladores, la durísima vida de los colonos y el vital apoyo prestado

18 Fabio Vío Valdivieso. El Diferendo Chileno Argentino en la Zona del Beagle. Editorial del Pacífico. Santiago. 1972. pág.167.

19 Alberto Marín. El Arbitraje del Beagle y la Actitud Argentina. Editorial Universitaria. Santiago. 1978. pág.81.



por la Armada para mantener las comunicaciones con el resto del país y así mitigar el aislamiento. Terminada la parte oficial del evento, el Aquiles con los invitados transitaron por la bahía Nassau, observaron las islas Wollaston y Hermites con el legendario cabo de Hornos. Luego, el Aquiles desembarcó a la Corte y acompañantes en el muelle de Ushuaia.

La Armada argentina puso a disposición del jurado el “Bahía Aguirre”. El transporte volvió a surcar la Zona del Martillo con énfasis en el sector oriental del Beagle. Navegaron repetidas veces los pasos Picton y Gore con la evidente intención de convencer a los jueces que ese tortuoso pasaje era la boca natural y tradicional del canal. No hubo bajada a tierra ni visitas a los poblados isleños. El Tribunal desembarcó en Ushuaia para abordar el avión con destino a Europa el 10 de marzo.



Para finiquitar la parte escrita del proceso arbitral, con la anuencia de la Corte, los dos oponentes entregaron un volumen de antecedentes titulados “Evidencias Adicionales” con documentos oficiales relativos a los alegatos el 29 de julio de 1976.

El último trámite del juicio, las audiencias orales, fue inaugurado en Ginebra el 8 de septiembre de 1976. Ocuparon la tribuna hasta el 23 de septiembre, en forma sucesiva, los Agentes de Chile y Argentina y afamados jurisconsultos expertos en derecho internacional contratados por las partes. El Sr. José Miguel Barros, Agente de Chile, en sus presentaciones aportó cartas aún desconocidas, la primera era una entrega oficialmente por el propio Canciller D. Bernardo Irigoyen al Embajador del Reino Unido en Buenos Aires en 1882 donde aparecen las tres islas en disputa bajo soberanía chilena; la otra, consistía en un mapa en que el capitán británico Phillips Parker King escribió al margen: “El canal Beagle llega hasta el cabo San Pío”.²⁰ Ambos contradictores sostuvieron los argumentos desarrollados con anterioridad.

Después de la última audiencia, el Tribunal sostuvo sesiones secretas para evaluar los documentos y testimonios a su disposición y redactar el veredicto en pleno. La “Decisión”, en un voluminoso tomo de 269 páginas y cuatro cartas anexas, lo emitió el 18 de febrero de 1977 y lo elevó a consideración del Arbitro como lo estatúa el Compromiso Arbitral.

El gobierno británico, tras evaluar la “Decisión” la hizo suya y Su Majestad la Reina Isabel II emitió la Declaración el 18 de abril de 1977. La “Decisión” de la Corte Arbitral y la Declaración de la Soberanía del Reino Unido conformaron el Laudo Arbitral de la controversia del Beagle. Los gobiernos involucrados fueron notificados el 2 de mayo de 1977 a través de sus Embajadas en Londres.

La parte medular de la Decisión lo constituyen los siguientes párrafos:

“Unánimemente

1. Decide

(i) Que pertenecen a la República de Chile las islas Picton, Nueva y Lennox, conjuntamente con los islotes y rocas inmediatamente adyacentes a ellas;

(ii) Que la línea roja que se traza en la carta anexa titulada Boundary - Line Chart - la cual constituye parte integrante de la presente Decisión (Compromiso de 22 de julio de 1971, Artículo XII) - constituye el límite entre las jurisdicciones territoriales y marítimas de las Repúblicas de Argentina y Chile, respectivamente, dentro de la zona enmarcada por las líneas rectas que unen los puntos de coordenadas A, B, C, D, E, y F que se especifican en el artículo I (4) de dicho Compromiso, la que se conoce como el Martillo;

(iii) Que dentro de dicha zona pertenecen a la República Argentina el título a todas las islas, islotes, arrecifes, bancos y bajíos que estén situados al Norte de dicha línea roja; y a la República de Chile, el de los que estén situados al Sur de ellas.²¹

Con esta contundente resolución, los magistrados de la Corte Arbitral otorgaron plena razón a los antecedentes jurídicos, históricos, hidrográficos, administrativos y sociales aportados por la defensa chilena; mientras echaron por tierra a los supuestos principios jurídicos, distorsiones geográficas, tergiversaciones históricas y otros infundios esgrimidos por la parte argentina. La Sentencia del Arbitro, Su Majestad Británica, dejó a firme la resolución de los jueces. Sólo restaba cumplir el Laudo que tenía carácter inapelable y sujeto al honor de los países signatarios. En esa misma fecha, la Cancillería chilena declaró la aceptación del Laudo Arbitral. “Lo increíble llegaría a ser realidad y a mediados de enero de 1978 los trascendidos de Buenos Aires mencionaban que la Junta Militar estaría decidida a rechazar la sentencia de S. M. la Reina Isabel II, y a manchar una limpia tradición de respeto a los tratados, de acatamiento a los laudos arbitrales y al orden jurídico internacional” Los rumores fueron acrecentando en intensidad a medida se agotaba el plazo para su acatamiento.





AGENCIA DE NAVES JORGE CARLE ARIAS E I.R.L
AGENCIA DE EXPORTACION Y CABOTAJE JORGE CARLE Y CIA. LTDA.
AGENCIAS MARITIMAS AGENTAL LTDA.
AGENCIA NAVIERA MIGUEL BASCUÑAN PAVEZ S. A.
B & M AGENCIA MARITIMA S. A.
IAN TAYLOR CHILE S. A.
MARPORT LTDA.
MARITIMA VALPARAISO CHILE S. A. MARVAL
RAMSER VICTORIA ZAMORANO E HIJOS LTDA.
SIERRA Y MONTES S.A.
SERVICIOS DE AGENCIAS MARITIMAS LTDA. SAGEMAR
SOCIEDAD MARITIMA Y COMERCIAL LTDA. SOMARCO
TAYLOR LOGISTICS CHILE S.A.
TRANSANDES INTERNATIONAL CARGO LTDA.
TRANSITMAR JULIO RAMOS E HIJOS LTDA.
INCHCAPE SHIPPING SERVICES B.V. CHILE LTDA.

**ASONAVE Y LAS EMPRESAS ASOCIADAS
AL SERVICIO DE LA LIBRECOMPETENCIA**

**ASOCIACION NACIONAL DE AGENTES DE NAVES DE CHILE
ASONAVE A.G.**

FONOS: 32-2219511 - 32-2256644

asonave@tie.cl / www.asonave.cl

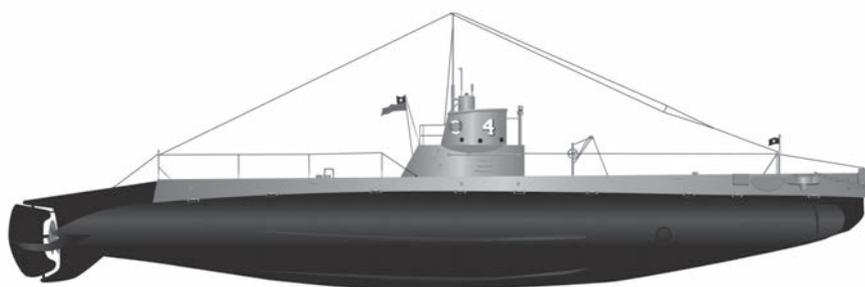
EL SUBMARINO “RUCUMILLA” EN LA SUBLEVACIÓN DE LA ESCUADRA

Germán Bravo

Socio Honorario Liga Marítima de Chile



41



En la noche del 31 de agosto de 1931 se produjo en el puerto de Coquimbo un motín en las tripulaciones que formaban la Escuadra Nacional y la División de Instrucción, cuyo origen ha sido largamente debatido, pero donde quedó claro el aprovechamiento que hizo el partido comunista de la situación, que la atizó y, al tomar el control del movimiento subversivo, lo propagó al puerto de Talcahuano, donde se encontraban los submarinos, los buques de reserva y los que estaban en reparaciones, los cuales fueron alistados rápidamente para zarpar al norte, con el objeto de reforzar el movimiento revolucionario.

La escuadra del sur

Se encontraba en Talcahuano el buque madre de submarinos “Araucano”, rodeado por los submarinos “Simpson”, “Thomson”, “Guacolda”, “Quidora” y “Fresia”.

La noticia de la sublevación llegó a conocimiento de los oficiales y personal del “Araucano” en la tarde del 1º de septiembre cuando los submarinos recién habían zarpado hacia la isla Quiriquina para efectuar ejercicios de “patrulla de guerra”. El comandante del buque, Luis Muñoz Valdés, informó lo que estaba sucediendo a sus oficiales y cerca de la medianoche, tras una conferencia con el contralmirante Chappuzeau, hizo que estos regresaran.

En previsión de lo que pudiera suceder, ordenó que los guardiamarinas retiraran los cierres de los fusiles y encerraran a la tripulación bajo llave, haciendo además que los oficiales portaran su arma de servicio.

En la noche, un grupo de obreros del dique y varios marineros, provenientes del crucero “Chacabuco”, se juntaron frente al molo y comenzaron a lanzar piedras, insultos e incluso efectuaron algunos disparos contra el “Araucano” que estaba atracado.

Unos diez minutos más tarde, otro grupo, esta vez proveniente del blindado “Prat” y del destructor “Condell”, abordaron al “Araucano”, pero fueron arengados por el comandante Muñoz Valdés, decidiendo hacer abandono de él, reteniendo sus armas.

La retirada de los revoltosos les sirvió para reforzarse y pronto regresaron en mayor cantidad, siéndoles prohibido subir a bordo.



Los oficiales, que por orden del comandante del buque, habían cubierto las ametralladoras, contestaron el fuego; pero al sonido de los disparos acudió imprudentemente al lugar el contralmirante Chappuzeau, siendo detenido por los exaltados.

Con la máxima autoridad naval como rehén hubo que sacar de su encierro a la tripulación que comenzó a largar las amarras del buque y se negó a obedecer las órdenes que se les impartían en sentido contrario.

El “Araucano”, junto a los submarinos y las escampavías “Leucotón”, “Janequeo” y “Sibald” zarparon a unirse a los buques amotinados en Coquimbo. El crucero “Blanco Encalada” lo hizo en forma independiente.

En Talcahuano quedó el destructor “Riveros”, sirviendo de enlace de comunicaciones entre los sublevados, el blindado “Prat” en el dique seco y el crucero “Chacabuco”. La escampavía “Orompello”, quiso acompañar a los que navegaban a Coquimbo, pero tuvo que devolverse por fallas en la máquina, la escampavía “Elicura” se dirigió a la isla Quiriquina, para ponerse a las órdenes de los amotinados en la Escuela de Grumetes y la escampavía “Colo Colo” zarpó con posterioridad, desconociéndose sus intenciones.

Los combativos obreros de la cuenca del carbón habían expresado su apoyo a los revoltosos, mientras la Federación Obrera de Chile, órgano de fachada del partido comunista, ordenó a los trabajadores de las minas que apoyaran el movimiento subversivo y solicitó un buque para transportarlos hasta el apostadero de Talcahuano, recibiendo el transporte “Micalvi” la orden de dirigirse a la zona del carbón para trasladar, debidamente armados, a los obreros de Lota y Coronel que desearan adherirse a la causa de los sublevados.

Un submarino leal

El submarino H-3 “Rucumilla se encontraba en reparaciones, cuando las tropas leales lograron reconquistar la base naval, por lo que el comandante del “Araucano”, Luis Muñoz Valdés, vio la posibilidad de ponerlo en servicio y zarpar en patrulla de guerra para impedir que otros buques llevaran refuerzos a los sublevados, formando para ello una dotación compuesta por 15 oficiales, dos gente de mar leales y un ex cadete de la Escuela Naval.

La tarea les resultó difícil dado el estado en que se encontraba el buque y a que el personal había inutilizado ciertos circuitos; sin embargo, sacando piezas de otros submarinos, finalmente pudieron ponerlo en servicio y cargar aire comprimido y torpedos con conos de combate.

Las condiciones en que se encontraba eran sumamente precarias, tan sólo uno de los motores diesel estaba operativo, faltaban los compresores y se carecía de equipos de radio, lo que los condenaba a disponer solamente del aire que tenían los barcos antes de zarpar y la imposibilidad de comunicarse.

Como no se tenía certeza del lugar en que se encontraban los buques sublevados que decían haber zarpado a Coquimbo, el Comandante en Jefe del Apostadero dio orden al “Rucumilla” de atacar con torpedos y sin aviso, de preferencia, al “Blanco Encalada”, al “Araucano”, al “Riveros” y al “Micalvi”; este último se encontraría cargando carbón en Lebu para embarcar a los trabajadores que había dispuesto la Federación Obrera de Chile.

Una accidentada patrulla de guerra

Al amanecer del 7 de septiembre, cuando aún estaba oscuro, a poco de zarpar, el submarino se encontraba en las cercanías de la isla Quiriquina y debió sumergirse de emergencia al ver una lancha que se le iba encima a gran velocidad, iluminándolos con un proyector.

Al abandonar el puerto por la Boca Chica, se presentó una nueva emergencia, esta vez era el remolcador “Colo Colo” que trataba de embestirlo, logrando nuevamente sumergirse para esquivarlo.

Lograda la evasión, navegó el “Rucumilla” al sur a 5 nudos de velocidad, y repentinamente, a la altura de la desembocadura del río Bío Bío avistaron, hacia el mediodía, humos que creyeron que podrían provenir del “Araucano”, por lo que decidieron refugiarse entrando por el río Bío Bío, corriendo el riesgo de encallar en el fondo arenoso; pero sufrieron problemas de desestabilización por el cambio de densidad del agua salada al agua dulce, lo que los obligó a posarse en el fango.

Cuando se percataron que los humos avistados correspondían a industrias de la zona y después de muchos esfuerzos, lograron zafar, navegaron hacia Lebu en busca del “Micalvi”, pues desconocían que éste ya había sido reducido en el muelle de ese puerto por los carabineros.

Una vez recuperada la base y rendidos los buques amotinados, constituía un problema grave la forma de avisarle al “Rucumilla” que regresara sin atacarlos, pues carecían de comunicaciones radiales.

Se determinó que fueran sobrevolados por tres aviones que a falta de medios de comunicación, se les lanzó una botella con un mensaje, pero no les fue posible recogerla, pero como vieron que el piloto les hacía señas con la mano indicando el norte, decidieron regresar.

A la cuadra de la península de Tumbes se encontraron con el puerto oscurecido, por lo que decidieron esperar patrullando para atacar al primer buque sublevado que quisiera acercarse. Al amanecer decidieron entrar al puerto, para cargar aire, encontrándose con que los insurrectos se habían rendido.





ASOCIACION NACIONAL
DE ARMADORES A.G.



LA MARINA MERCANTE CHILENA, UNIENDO A CHILE Y EL MUNDO
PRIMER ESLABÓN DE LA CADENA LOGÍSTICA NACIONAL



TCVAL

Terminal Cerros de Valparaíso

Desarrollo para Valparaíso, competitividad para Chile

www.tcval.cl



ALMIRANTE JUAN JOSÉ LATORRE UN MODELO DE VIDA AÚN VIGENTE

Liga Marítima de Chile



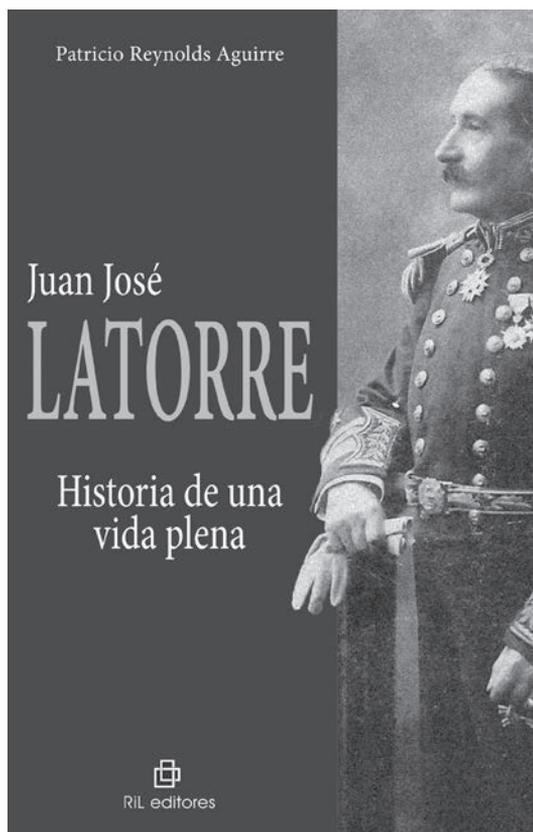
45

El libro “Juan José Latorre. Historia de una vida plena”, escrito por Patricio Reynolds, vicepresidente de la Liga Marítima, revela la poco reconocida huella marcada en la historia de Chile por quien destacara como héroe naval, político, diplomático, estratega, Soberano de la Masonería, y sobretodo, en su faceta de cívica entrega a las misiones que el país le requiriera. La obra literaria ahonda pormenorizadamente en su trayectoria de servicio en la que conoció el honor y la gloria, pero también la incomprensión, los días oscuros y el exilio.

Presentación del autor

Patricio Reynolds, además de destacado empresario, es magister en Ciencias Políticas, posee posgrados en administración de empresas y en marketing; ha sido dirigente gremial, y ha escrito artículos sobre temas de actualidad política y económica. Como escritor, publicó en 2008 su primer libro “La mujer en combate. ¿necesidad operativa de nuestras Fuerzas Armadas o imperativo político?”. Es un activo Oficial de la Reserva Naval y además, es vicepresidente de Liga Marítima de Chile.

El título del libro: “Juan José Latorre. Historia de una vida plena”, da un indicio de hacia dónde apunta el autor. Nos quiere presentar un modelo de vida que sigue estando muy vigente, y que tanta falta hace en el mundo egocéntrico y consumista que nos ha tocado vivir. En apretadas 158 páginas, incluyendo una abundante bibliografía, la obra literaria nos introduce en la vida del Vicealmirante Juan José Latorre Benavente.



Primeros pasos

Nuestro héroe nació en Santiago el 24 de marzo de 1846. Su padre, don Elías Latorre era un ciudadano peruano, que se había afincado en Chile, pero por asuntos de trabajo viajaba frecuentemente a Lima. Don Elías falleció inesperadamente, dejando a su numerosa familia en una delicada situación económica.

A la sazón, Juan José tenía solo 9 años y era el mayor de nueve hermanos, que debieron separarse para paliar la precariedad económica. Junto a su madre, permanecieron en Chile Juan José y otros cinco hermanos. A Perú fueron enviados tres de sus hermanos; uno de ellos, Elías, se incorporó al ejército peruano, donde se desempeñó como jefe de una de las baterías que defendían El Callao. En tal condición, en más de una oportunidad enfrentó a los buques chilenos al mando de su hermano Juan José.



Escuela Naval y primeras experiencias

En 1858, a poco de cumplir 12 años, Juan José ingresa como cadete a la Escuela Naval, lo que le permitiría obtener una buena educación y, luego, un empleo, sin afectar el reducido presupuesto familiar. Situación, por lo demás, similar a la de quien sería el más famoso de entre sus 26 compañeros de curso: Arturo Prat. Nos recuerda Patricio Reynolds, que Juan José Latorre integró el denominado “Curso de los héroes”, al que, además de Prat, se suman Luis Uribe, Jorge Montt, Carlos Condell, y otros distinguidos Oficiales, que “darían gloria y prestigio a la Armada de Chile y a la República”.

El 15 de julio de 1861, Juan José egresa como Guardiamarina, cumpliendo variadas funciones en distintos buques de la Armada, institución en la que sirvió durante 32 años, 22 de los cuales estuvo embarcado, es decir, casi el 70% de su carrera naval.

Durante sus escasos períodos de permanencia en tierra, Juan José es invitado a participar en la masonería, donde llegaría a ocupar la más alta responsabilidad que se puede alcanzar: Soberano Gran Comendador de la Masonería Capitular y presidente del Supremo Consejo de Chile.

Bautismo de fuego

Siendo todavía un joven Oficial subalterno, en los años 1895 y 1896, tuvo su bautismo de fuego a bordo de la “Esmeralda” comandada por Williams Rebolledo, oportunidad en que participó en los combates de Papudo y Abtao, en la guerra contra España. Al término del conflicto, el gobierno promovió en un grado a todos esos combatientes, por lo que Latorre, además de adquirir gran experiencia en combate, accedió al grado de teniente 2°.

Años más tarde, en enero de 1876, asume el mando de la cañonera “Magallanes”. A bordo de este buque, ya como capitán de corbeta, empezaría a consolidar su prestigio como un destacado Oficial de Marina. A fines de abril de 1876, le correspondió apresar al buque francés “Jeanne Amalie” que cargaba guano en la Patagonia, en la desembocadura del Río Santa Cruz, sin permiso de las autoridades chilenas, que no dudaron en hacer valer sus derechos.

En noviembre de 1877 debió suspender los trabajos hidrográficos que realizaba en el Estrecho de Magallanes, y dirigirse de emergencia a Punta Arenas para sofocar un motín encabezado por el personal de artillería de esa guarnición, quienes habían asesinado, saqueado e incendiado varios edificios públicos y almacenes de la ciudad. Latorre dispuso una partida de desembarco de 25 hombres, que lograron capturar a 43 de los artilleros sublevados, quedando presos en un entrepuente de la “Magallanes”.

Guerra del Pacífico

Poco después, ante la delicada situación que se vivía con nuestros vecinos del Norte, se le ordena desplazarse con la “Magallanes”, a Antofagasta y, después, a Iquique, donde recalca el 5 de abril de 1879, el mismo día en que Chile declara la guerra a la coalición conformada por Perú y Bolivia. Allí se integra a la Escuadra bajo el mando del almirante Williams Rebolledo, que estaba bloqueando el entonces puerto peruano de Iquique.

El libro describe los avatares de la Guerra del Pacífico y las vicisitudes de la Escuadra chilena, en las que participa Juan José Latorre. Su punto culminante ocurre con la captura del Huáscar, en el combate naval de Angamos el 8 de octubre de ese mismo año.

Combate de Chipana

Al anochecer del 11 de abril de 1878 la cañonera “Magallanes”, al mando de Latorre, mientras se desplazaba desde Antofagasta a Iquique, se encontró con las corbetas peruanas Unión y Pilcomayo. Aunque claramente el potencial de fuerzas favorecía los peruanos, tanto en bocas de fuego como en velocidad, Latorre no se amilana y decide presentar combate. Maniobrando hábilmente consigue colocarse en una mejor posición táctica, logrando impactar a ambos adversarios, obligándolos a retirarse. “La noticia de este combate naval es recibida con gran entusiasmo y alegría por el pueblo de Chile. La ciudadanía comprende que lo realizado por el comandante Latorre y su tripulación es una muestra de valentía y pericia extraordinarias. Es la primera señal del valor sereno de Latorre, su gran audacia y una voluntad a toda prueba”.

Encuentro con el Huáscar

A finales de mayo de 1879, después de la fracasada incursión de la Escuadra al Callao, nuevamente se restablece el bloqueo de Iquique. Se esperaba, así, dañar significativamente el comercio del salitre, que era fundamental para la economía peruana. Al respecto, dice el autor de este libro: “Es muy probable que durante el tiempo que duró el bloqueo, la moral de las dotaciones debió resentirse debido a la inactividad operativa y a la rutinaria sucesión de los días, uno igual al otro, sin cambios... ni esperanzas de vengar a la “Esmeralda”.

Pese al bloqueo, el 10 de julio de 1879, el hábil comandante Grau, protegido por el manto de la noche logró penetrar en la rada de Iquique, sin que las naves bloqueadoras lo detectaran. Allí se encontró sorpresivamente con el vapor carbonero “Matías Cousiño”, al que intima a rendirse; por toda réplica el carbonero intenta huir a máxima velocidad. Grau, entonces, ordena romper el fuego. El ruido y los destellos de los disparos alertan a Latorre, quien se acerca a toda máquina con



la “Magallanes”, y al instante se da cuenta de la difícil situación del “Matías Cousiño”, por lo que sin dilación decide entablar combate.

Cuando los buques están a escasos 300 metros, bajo un nutrido intercambio de fuego, el Huáscar decide emplear su táctica favorita y ataca con su espolón intentando partir el casco del enemigo. Pero, Latorre con la tranquilidad y pericia marinera que lo caracterizan esquiva la embestida, pasando el Huáscar por su costado, sin sufrir la cañonera daño alguno. Esta maniobra la repite Grau en tres oportunidades, pero se enfrenta a un adversario de mucha sangre fría y habilidad, al mando de un buque muy maniobrable. Ya no es la indefensa e inmóvil Esmeralda. Ahora lucha contra un ágil contrincante, dotado de un cañón de 115 libras, uno de cuyos proyectiles penetra el blindaje del Huáscar. El combate se prolongaba ya por más de 30', cuando atraído por el tronar de cañones, aparece el blindado Cochrane. Grau decide escapar con rumbo Norte, siendo perseguido por las unidades chilenas, que no logran darle alcance por su mayor velocidad.



Como consecuencia de este encuentro, el prestigio del comandante Latorre creció enormemente frente a sus subalternos y a sus superiores. Por su parte, la opinión pública pasa a identificarlo como el marino que puede vencer a Grau. Faltaba solamente la decisión del gobierno de darle el mando de un buque que le permitiera entregar a su país el dominio del mar.

Cambio en la estrategia naval

Es lo que ocurrirá cuando Latorre reciba el mando del blindado Cochrane. El cambio de estrategia en la guerra naval fue consecuencia de la pérdida del transporte Rímac a manos del Huáscar, mientras trasladaba al Norte al regimiento Carabineros de Yungay. Las críticas de la opinión pública se hicieron insostenibles para el gobierno. El resultado fue la renuncia, entre otros, del ministro de Guerra y Marina y del comandante en jefe de la Escuadra, Williams Rebolledo. Además, se designó a don Rafael Sotomayor como ministro de Guerra en campaña.

En este nuevo entorno, a poco de haber asumido el ministro Sotomayor recibe informaciones de que el Huáscar y la Unión se desplazan hacia el Norte, y que estarían a la cuadra de Antofagasta entre los días 7 y 8 de octubre. De inmediato se prepara un plan para su captura. El Cochrane al mando de Latorre patrullaría 20 millas a la cuadra de Angamos, y el Blanco al mando de Galvarino Riveros se mantendría frente a Antofagasta. En caso de avistar al Huáscar, el Blanco lo perseguiría hacia el Norte para que se encontrara con el Cochrane. Todo funcionó como había sido previsto, culminando con la captura del Huáscar en la batalla de Angamos. La corbeta Unión, gracias a su mayor velocidad logró escapar hacia el Norte.

Cuando se conoce la noticia de la victoria de los buques chilenos y el apresamiento del Huáscar, el país entero se embriaga de un patriótico fervor. En los pueblos y ciudades se echan al vuelo las campanas de las Iglesias, se organizan Te Deum, festejos con fuegos artificiales y embanderamiento de casas y edificios. En Perú, en cambio, los ánimos se derrumbaron; había muerto el almirante Grau, orgullo de los peruanos. El dominio del mar está definitivamente en manos de los chilenos.

El gobierno, con la aprobación del Senado, promueve en un grado a Galvarino Riveros y a Juan José Latorre, quedando el primero como contralmirante y el segundo como capitán de navío.

Pisagua, Iquique y Arica

La captura del Huáscar y el dominio del mar por parte de Chile, aceleraron los preparativos para la campaña terrestre. La larga espera del Ejército había llegado a su fin. Se sucederán las conquistas de Pisagua, Iquique y Arica, para finalmente conquistar Lima. En todos los triunfos terrestres, destaca Patricio Reynolds en su obra, existió una estrecha y fecunda colaboración entre las fuerzas navales y las del Ejército. Menciona un hecho curioso, cual es: “Encontrar a Patricio Lynch, un Oficial de Marina, mandando una división del Ejército como si se tratara de un viejo y aguerrido general, situación que le hizo merecedor del título ‘héroe de Chorrillos’ otorgado por el pueblo. El de Lynch es un caso rarísimo en la historia militar de Chile, en que un almirante ha sido, a la vez, general en jefe”.

Finalmente, el 18 de enero de 1881 la Escuadra chilena fondea victoriosa en El Callao. Latorre es nombrado jefe de la división naval del Norte, permaneciendo en el área hasta principios de 1882, oportunidad en que regresa a Valparaíso con sus buques para someterlos a carena y reparaciones.

Al término de la Guerra del Pacífico, Latorre es condecorado con dos medallas y dos barras de oro, correspondientes a los méritos obtenidos en la primera y segunda campaña de la contienda. El 4 de febrero de 1884 es designado Comandante en Jefe de la Escuadra y el 5 de junio asciende al grado de contraalmirante. Permanece al mando de la Escuadra hasta el 15 de octubre, fecha en que la flota es disuelta, lo que comprueba la nula concepción marítima del mundo político de entonces.

Matrimonio y familia

A principios de 1882, cuando la Escuadra fondea Valparaíso para carenar los buques, el vencedor de Chipana y de Angamos, ostenta el grado de capitán de navío y tiene ya 35 años de edad. Es el marino más querido, popular y respetado en el país, en una época en que había muchos otros marinos famosos, como Condell, Uribe, Lynch y varios más.

No pasa mucho tiempo cuando el 6 de mayo de 1882 contrae matrimonio con doña Julia María del Carmen Moreno Zuleta, con la que tiene cinco hijos.

Inglaterra y Francia

Dos años después, a mediados de 1884, el presidente Domingo Santa María Zañartu lo designa jefe de la comisión para supervisar la modernización del blindado Blanco Encalada y analizar las mejores características para las futuras unidades de la Armada de Chile. Latorre se desplaza a Inglaterra donde permanece por casi dos años; concluida la transformación del Blanco, regresa a Valparaíso el 29 de diciembre de 1886.

El 7 de marzo de 1887 alcanza el más alto cargo al que puede acceder un Oficial de la Armada, cual es, comandante general de Marina, equivalente a Comandante en Jefe de la Armada.



En agosto de ese año, el presidente Balmaceda lo designa jefe de la Comisión Naval Europea, con la tarea de estudiar y proponer al gobierno las características de los buques de una Escuadra más moderna, además de supervisar la modernización del blindado Cochrane. Se contemplaba la adquisición de dos cruceros livianos, dos cazas torpederos y dos escampavías.

Latorre estableció su centro de operaciones en París. Allí es recibido con elogiosos comentarios de la prensa. *Le Monde Illustré* le dedica una edición especial, en la cual aparece su fotografía encabezada por la siguiente leyenda: “Acaba de llegar a París un héroe de la prolongada y sangrienta guerra en que tomaron parte tres repúblicas americanas: Perú, Bolivia y Chile. El contraalmirante chileno don Juan José Latorre se ha formado una sólida reputación de hábil marino y táctico consumado”.



La labor de Latorre en Francia no fue fácil, porque a poco andar surgieron discrepancias respecto a cuáles debían ser las características de los nuevos buques, así como cuál debía ser el astillero constructor. Algo similar ocurriría con la modernización del Cochrane. Finalmente triunfó el criterio menos conservador de Latorre, que fue apoyado por el presidente Balmaceda.

El 6 de abril de 1889 se firmó el contrato para la construcción de los dos nuevos cruceros, en astilleros franceses. No obstante, el modernizado blindado Cochrane y los nuevos cruceros arribaron a Chile después de la muerte del presidente Balmaceda, impulsor del proyecto.

Mientras Latorre se encontraba en Francia, en Chile se vivían momentos políticos muy tensos, por el duro enfrentamiento entre el Congreso y el presidente, que terminaría en la revolución de 1891. Las FF. AA se dividieron: la Marina apoyó mayoritariamente a los “constitucionalistas” y el Ejército al presidente. Este conflicto quizás nunca hubiese desembocado en una guerra civil de no mediar la división que surgió entre los institutos armados.

Días oscuros y exilio

Al producirse la revolución de 1891 Juan José Latorre cayó en desgracia por haber apoyado al gobierno del presidente Balmaceda, por lo que decidió continuar en Europa. Al término del conflicto, con el triunfo de los congresistas, la Junta de Gobierno decretó expulsarlo de la Armada y retirarle su grado, al igual como ocurrió con todos los oficiales del Ejército y de la Armada que apoyaron a Balmaceda.

Reynolds acota: “¡Increíbles volteretas del destino! Al hombre que combatió y triunfó en Chipana y Angamos, al más popular de los miembros de la Marina, a él, que durante la revolución se encontraba en Francia trabajando para que nuestra patria contara con los buques que le permitirían una indiscutida primacía en América, primero se le elimina del escalafón naval y luego se le pretende enjuiciar por mantenerse fiel al poder presidencial. No fue, lamentablemente, el único caso. Muchos destacados marinos sufrieron la misma suerte de Latorre”.

Regreso y política

Pero el tiempo pasa y las pasiones se van calmando. Es así como el 28 de agosto de 1893, dos años después de la revolución, Latorre se acoge al tercer decreto de amnistía dictado durante el gobierno del presidente Jorge Montt Álvarez. Eran otros tiempos; en solo dos años hubo tres leyes de amnistía para curar las heridas de la contienda.

Durante su obligada permanencia en Francia, Latorre mantuvo contacto con ex colaboradores del presidente Balmaceda, quienes posteriormente organizan un partido político, el Partido Liberal Democrático y nombran a Latorre como miembro honorario. Poco después le solicitan ser candidato a senador, por la provincia de Valparaíso, para las elecciones parlamentarias de 1894. Latorre acepta el desafío pese a que aún permanecía en el exilio.

Una vez elegido senador, pone fin a su destierro y regresa a Valparaíso, el 31 de mayo de 1894, siendo recibido con grandes muestras de cariño y con una multitudinaria manifestación en el Teatro La Victoria. Como Senador de la República se orienta a los temas relacionados con los puertos y con la Armada, a proyectos para el desarrollo de Valparaíso y a la restitución de los derechos perdidos por las personas, a raíz de los sucesos de 1891. Entre otros, promueve la construcción del ascensor del cerro Cordillera, el balizamiento del Estrecho de Magallanes, la expropiación de la isla Quiriquina y la adquisición de los terrenos de la población Recreo para la construcción del fuerte Papudo, para la seguridad militar del puerto de Valparaíso. También gestiona la expropiación de los terrenos de la península de Tumbes para ampliar el puerto militar de Talcahuano. Como vemos, Latorre no deja de pensar y trabajar en bien de la Armada, pese a que pocos años antes se le había negado la pertenencia a su amada institución.

Se hace justicia

La plena justicia a la situación de Latorre llegó el 21 de agosto de 1897, mediante una ley promulgada por el presidente Federico Errázuriz Zañartu, que le devolvía todas las prerrogativas perdidas por la revolución del 91. La ley le otorga: “Derecho a una pensión igual al sueldo que le habría correspondido en servicio activo, a contar del 1° de enero de 1892”.

Ministro de RR.EE.

Más tarde, durante el gobierno de Errázuriz Echaurren, el 14 de abril de 1898, Latorre asume como ministro de RR. EE, Culto y Colonización, en un momento de críticas relaciones con Argentina por la delimitación de la Patagonia. También teníamos problemas con Perú, que exigía la realización del plebiscito para definir la situación de los territorios de Tacna y Arica. A esto se suma una grave crisis de política interna por las dificultades inherentes a un sistema parlamentario, entonces vigente en Chile. Era difícil formar mayorías estables para sostener el gabinete.

En complejas negociaciones con Perú y Argentina Latorre logró descomprimir las tensiones con nuestros vecinos. Superada la situación que colocaba a la patria en grave riesgo, vuelven las rencillas propias de un gobierno parlamentario y Latorre deja el gabinete solo ocho meses después de haber jurado como ministro.



Segunda senaduría

Al finalizar su primer período senatorial, su partido, el Liberal Democrático, le solicita que se presente a la reelección, lo que Latorre acepta. Resultó reelecto con la primera mayoría, por el período 1900 – 1906, como senador por Valparaíso. En este período sus preocupaciones se centran en los problemas sociales, en las FF. AA y en las obras de adelanto de Valparaíso. Terminado su segundo período senatorial, Latorre decide retirarse su vida privada.

Últimos años y adiós

A principios de 1908, dieciséis años después de haber sido separado de la Armada, el gobierno del presidente Pedro Montt, por una ley del 12 de febrero se le concede el ascenso a vicealmirante y se le asignan todas las prerrogativas y beneficios que le corresponden a un vicealmirante en servicio activo.

Pero el tiempo no pasa en vano. Las viejas dolencias que lo acompañaban desde su estadía en Europa van deteriorando paulatinamente su salud. Una diabetes obliga a los médicos a amputar uno de sus pies, pero poco después, la gangrena hace necesario amputarle la pierna. Lamentablemente, estas dolorosas operaciones no logran detener el mal, que se agrava con el paso de los días.

Finalmente, el 9 de junio de 1912, a la edad de 66 años, fallece en su casa de calle Álvarez, en Viña del Mar. La noticia enlutó a todo el país. El gobierno acuerda rendirle los honores correspondientes a un comandante en jefe muerto en acto de guerra. La Armada decreta cambiar el nombre del futuro acorazado “Valparaíso” por el de “Almirante Latorre”; y desde entonces el nombre del insigne marino será llevado orgulosamente por un buque de guerra.

Sus restos embalsamados reciben el homenaje y los honores de las más altas autoridades del país, primero en Valparaíso y, después, en Santiago donde fueron sepultados sus restos, en el cementerio General.



¿ES NECESARIO UN MINISTERIO DEL MAR?¹

Miguel A. Vergara Villalobos

Almirante

Presidente, Liga Marítima de Chile



Resumen: La amplia gama de entes que intervienen en el ámbito marítimo hace que frecuentemente se generen descoordinaciones e ineficiencia. Sin embargo, la solución no pasa por crear un nuevo ministerio, que produciría mayor gasto y burocracia. Los ministerios, en general, tienen una orgánica funcional antes que espacial; además, las actividades que debería gestionar un Ministerio del Mar están ya asignadas a ministerios específicos. En el mismo rechazo confluyen las observaciones de la U. Católica de Valparaíso al proyecto presentado por el gobierno de Allende en 1972, y la Comisión creada por el presidente Pinochet en 1986. La recomendación es crear un Consejo interministerial, incluyendo privados, que prevea y destrabe los nudos que complejizan el quehacer en el mar.

1.- Chile país marítimo

Lo primero es que con o sin Ministerio del Mar, Chile es un país esencialmente marítimo. Para probarlo basta comparar las superficies terrestres y marítimas:

- Territorio continental: 750.000 km².
- Zona Económica Exclusiva (ZEE): 3.500.000 km²
- Plataforma continental: 4.600.000 km²
- Mar Presencial: 20.000.000 km²

Solo la ZEE es casi cinco veces mayor que Chile continental. Como dijo Benjamín Subercaseaux, somos “tierra de océano”; es decir, un “marritorio” antes que un territorio. Deberíamos desterrar para siempre de la educación escolar la consabida “larga y angosta faja de tierra”. Nuestro inmenso mar, más el suelo y subsuelo marino, constituyen una importante fuente de alimentación, de minerales y de energía; y es la principal ruta para nuestro comercio exterior, que en un 95% se realiza por vía marítima.

¹ Título del seminario que organizó un grupo de parlamentarios, en el Congreso Nacional, el 21 de junio de 2017. Se transcribe lo central de mi ponencia como presidente de la Liga Marítima, complementada con nuevos aportes.

2.- Visión espacial

Los inmensos espacios marítimos en los que supuestamente un Ministerio del Mar tendría jurisdicción, son los siguientes:

Borde costero: Franja que se extiende desde el límite de la más alta marea hasta los 80 mts tierra adentro. Es un sector que requiere ser administrado eficientemente para evitar interferencias entre las múltiples actividades que allí se realizan: industriales, turísticas, de recreación, de orden público, etc. Una preocupación constante es controlar la contaminación del mar que se origina en este borde.



Por su parte, la Convención del Mar (COVEMAR) de 1982, delimitó y definió los grados de soberanía en los distintos espacios marítimos, como sigue:

- **Aguas interiores:** Aquellas situadas al interior de las líneas de base que delimitan el mar territorial; existe soberanía absoluta del Estado.
- **Mar territorial:** Franja de 12 millas náuticas medidas desde las líneas de base, donde el Estado ejerce plena soberanía, exceptuando el paso inocente de buques.
- **Zona contigua:** Franja de mar de 12 millas náuticas, medidas desde el límite exterior del Mar Territorial, donde el Estado puede ejercer funciones de fiscalización aduanera, de inmigración y sanitarias.
- **Zona Económica Exclusiva:** Aérea que se extiende hasta las 200 millas, medidas desde las líneas de base, en que el Estado ribereño tiene soberanía para los fines de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales, vivos y no vivos, ubicados en las aguas supra-yacentes al lecho, lecho y subsuelo marino.
- **Plataforma continental:** Comprende el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extiende más allá de la ZEE, hasta las 350 millas. Se puede explotar todos los recursos.
- **Alta mar:** Zona externa a la ZEE en la que todos los Estados gozan de libertad de navegación y de sobrevuelo; se pueden realizar actividades de pesca e investigación científica, tender cables y tuberías submarinas, construir islas artificiales, etc.

Mar Presencial: Es el triángulo de la Alta Mar, cuyo vértice está en el borde occidental de la plataforma continental de Isla de Pascua, y su base se apoya en el margen exterior de la ZEE, entre nuestro límite Norte y el Polo Sur. En este gran triángulo, Chile desea estar presente y observar lo que ocurre, respetando la legislación marítima internacional. Lo que sucede en esa área no puede dejarnos indiferentes. Nuestra presencia y eventual intervención está avalada por el Acuerdo de Nueva York, para controlar la pesca ilegal; y por la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos.

Estos extensos espacios requieren ser vigilados para prevenir la presencia de depredadores. Últimamente, las demandas de fiscalización y control se han incrementado exponencialmente, por las Áreas Marinas Protegidas con las que internacionalmente se ha comprometido Chile, que superan el 40% de nuestra ZEE. Esta función sería responsabilidad de un eventual Ministerio del Mar.

3.- Visión funcional

En los espacios marítimos mencionados se pueden realizar variadas actividades/funciones que se agrupan bajo la noción de “Intereses Marítimos” (II.MM). Se definen como el conjunto de beneficios potenciales o reales que un país puede obtener como fruto de las actividades/funciones que se realizan/cumplen en el mar.

La gestión y coordinación de los II.MM debería ser la ocupación central de un Ministerio del Mar. Comúnmente se agrupan en: Transporte y comercio marítimo, pesca y acuicultura, minería marina, energía mareomotriz, turismo, recreación y deportes náuticos, investigación científica, industria de ribera, cultura marítima. Parece inconveniente poner aquellas disímiles actividades/funciones bajo una sola autoridad, más todavía cuando todas, excepto pesca y acuicultura, ya están a cargo de un ministerio.

En efecto, en Chile los ministerios antes que ordenados espacialmente, lo están por funciones; y la mayoría de los II.MM están bajo la tuición de un ministerio. Lo lógico es que cada función se gestione integralmente, sin disgregarla según se realice en tierra o en el mar. Así, el Ministerio del Deporte no podría despreocuparse de los deportes náuticos, o el de Cultura de la cultura marítima, o el de Minería de la minería marina, etc. Y sería inoficioso crear un nuevo ministerio únicamente para coordinación interministerial.

4.- Diagnóstico de nuestra realidad

Hemos visto que Chile es geográficamente un país esencialmente marítimo, y que el Derecho Internacional le otorga soberanía en amplios espacios marítimos. Sin embargo, nuestro nivel de actividad marítima no se condice con nuestra geografía; no aprovechamos debidamente nuestra privilegiada condición. Los beneficios asociados a los II. MM son insuficientes; o bien meramente potenciales, pues no los hemos explorado ni explotado.

No es fácil precisar las causas de esta disociación entre geografía y desarrollo marítimo, pero al menos se pueden identificar dos aspectos convergentes, aunque de distinto orden:

- **Herencia genética:** Antropológicamente incide haber sido colonizados por españoles de tierra adentro, antes que por navegantes. Nos atrae más la agricultura y la minería que el mar.
- **Institucionalidad:** Existe una institucionalidad marítima compleja, en la que intervienen al menos cinco Ministerios y una veintena de entidades, que no siempre actúan coordinadamente. Hay escasa interacción y coordinación, lo que dificulta unificar criterios; a veces ocurren duplicidades y dispersión de recursos humanos y financieros.

5.- Resolución de la Cámara de Diputados

La Cámara de Diputados, preocupada por la institucionalidad marítima, mediante resolución N° 718 del 02 de noviembre de 2016, propone: “Reunir a todos los actores que se desenvuelven en el mar o relacionados con este recurso, [y] concentrar todas las políticas de fomento, conservación



y protección de los recursos pesqueros, como también las directrices y medidas de administración de los asuntos del mar y marítimos”. Después de varios considerandos, solicita a la Presidente de la República, “la creación del Ministerio del Mar, Acuicultura y Asuntos Marítimos”.

La Cámara no se detiene a examinar las implicancias de una decisión de este tipo. Solo se refiere al proyecto para la creación de un Ministerio del Mar que presentó, en 1971, el gobierno del presidente Salvador Allende, que analizaremos a continuación. También se hace eco de varias observaciones a nuestra institucionalidad pesquera, por parte de la FAO; más un breve análisis de derecho comparado.



Esta propuesta se viene a sumar a los cinco ministerios que ya se han creado en los últimos siete años: del Medioambiente (2010), del Deporte (2013), de la Mujer y equidad de género (2015), de la Cultura (2017) y de Ciencia y tecnología (2017); está en ciernes el de Asuntos indígenas. Así, mientras Chile cuenta con 23 ministerios, EE. UU posee solo 13.

6.- Proyecto de Ministerio del Mar de 1972

El proyecto que recoge la Cámara de Diputados, buscaba: “Dotar al país de los medios y recursos necesarios para estudiar, planificar y dirigir una política integral y armónica de desarrollo de las actividades nacionales que tiene en el mar su curso normal, vale decir, las actividades pesqueras y aquellas del transporte marítimo, fluvial y lacustre”.

Cabe destacar que la iniciativa se limita a refundir solo dos áreas: Pesca y Transporte marítimo. No considera ninguna de las demás actividades/funciones que conforman los II.MM. El proyecto avanzó hasta su tercer trámite constitucional, siendo finalmente rechazado por el Senado.

La Cámara de Diputados estima que no prosperó por “falta de voluntad política”. No obstante, puede haber influido la opinión técnica emitida por la Universidad Católica de Valparaíso (UCV), ante un requerimiento de la propia Cámara.

6.1.- Observaciones de la UCV al proyecto de 1971

La UCV indica que al centrarse únicamente en los sectores de Pesca y Transporte, el proyecto no aborda con plenitud la complejidad del mar y las infinitas conexiones que posee con otras actividades, tales como agricultura, minería, comercio, turismo, transporte terrestre, etc., que afectan y son afectados por cualquier decisión que se tome en el mar.

En su opinión, separar al país en dos grandes sectores por una línea divisoria que sería la costa, y pensar que los fenómenos que ocurren detrás de un límite no afectan al otro sector, “es tremendamente peligroso y señala una ligereza de pensamiento que puede tener nefastas consecuencias para el país”.

Además, Pesca y Transporte Marítimo son realidades distintas que no se identifican entre sí, pues entre ambos no se advierte otro factor común que no sea el mar. En los hechos,

son tan diversas las temáticas que abarca uno y otro que “parece inadecuado ponerlas bajo una misma jurisdicción”. No existe ninguna razón para agrupar en un Ministerio del Mar al sector transporte y al sector pesquero; “sería lo mismo que crear un Ministerio de Tierras que incorporara la agricultura y el transporte terrestre”.

En lo que se refiere específicamente al Transporte Marítimo, la UCV estima que éste no puede considerarse separadamente de los medios de transporte aéreo, ferroviario y caminero, ya que todos cumplen la misma función, a saber, transportar carga o pasajeros de un lugar a otro. Por consiguiente, los distintos medios deben considerarse como un todo orgánico, coordinados y dirigidos por una política integral. No podría existir el transporte marítimo aislado del terrestre, del tipo de producción y consumo del hinterland.

Como conclusión, la UCV estima que transporte y pesquería deberían conformar dos ministerios distintos.

7.- Proyecto de Ministerio del Mar de 1986

El segundo intento formal para crear un Ministerio del Mar, que menciona al pasar la resolución de la Cámara de Diputados, surgió durante el gobierno militar. Entonces, por D.S. N° 572 (M. Int.) del 19 mayo de 1986, se creó una Comisión asesora del Presidente de la República, con la tarea de proponer las bases “para el establecimiento de un organismo rector de las actividades vinculadas con los intereses y recursos marítimos, fluviales y lacustres”.

La Comisión quedó conformada por representantes de los ministerios del Interior, Defensa, Hacienda, Economía, Agricultura, Transportes y ODEPLAN (Oficina de Planificación Nacional), más un representante del Presidente de la República. Esta última designación recayó en el empresario naviero don Beltrán Urenda Zegers, quien además asumió como presidente de la Comisión.

Después de un año de reuniones mensuales, de haber conformado variadas subcomisiones de trabajo y emitido un centenar de documentos recabando antecedentes, la Comisión evacuó su informe oponiéndose a la creación de un Ministerio del Mar.

7.1.- Informe de la Comisión creada en 1986

Similarmente a lo previsto en el proyecto del año 1972, la Comisión aprecia que las áreas más demandantes son Transporte Marítimo y Pesca-acuicultura, respecto de los cuales plantea las siguientes consideraciones:

- El Transporte es un todo integral que comprende vías camineras, ferroviarias y aéreas. No solo debe centrarse en los puertos, sino también en aeropuertos, estaciones de ferrocarriles para carga y pasajeros, infraestructura terrestre: caminos, puentes, túneles, etc.
- La Pesca y Acuicultura no debe ocuparse únicamente de la extracción, sino también de los procesos de faenamiento, cadenas de frío, distribución y comercialización, actividades todas que se realizan en tierra.



Por otra parte, observa que en el ámbito marítimo el Estado interviene con 17 Secretarías de Estado y 40 organismos de distinto nivel, que cumplen sus funciones con distinto grado de eficiencia y sin la debida coordinación, lo que muchas veces genera dualidad de funciones. Como solución, antes que un pesado Ministerio, propone crear un órgano de categoría superior que tenga una amplia visión de conjunto, que armonice las variadas realidades y posibilidades del mar chileno.

7.2.- Proposición de la Comisión de 1986

Pese a reconocer que existen ciertas ineficiencias y descoordinaciones, la Comisión se opone a crear un “Superministerio”, con atribuciones para regular todo el quehacer marítimo. A su juicio, tal entidad crearía nuevas y mayores descoordinaciones, pues los problemas marítimos no son ajenos a los terrestres, sino que están íntimamente relacionados. Se generaría un efecto contrario al buscado, retrasando en vez de impulsar el desarrollo marítimo del país. Además:

- Implica transformar y afectar gravemente la administración del Estado.
- Conlleva quitar atribuciones y reducir el campo de acción otros ministerios.
- Significa nuevas oficinas, equipamiento, personal, presupuesto y mayor burocracia.

La Comisión sugiere soluciones de mediano y largo plazo, y otras de corto plazo. Entre las primeras, lo principal es incrementar la conciencia marítima de los chilenos, pues muchos de los problemas surgen por nuestra mentalidad agrícola y minera. Esto conlleva:

- Enriquecimiento cultural paulatino, en cuanto a que el mar aporta bienes y amplía la gama de fuentes de trabajos, además de ser un lugar para recreación y deportes.
- Enfatizar la cultura marítima desde las primeras etapas de la educación, de modo de aprender a identificar las múltiples posibilidades que nos brinda el mar.

En el corto plazo sugiere dos caminos alternativos:

- Crear un Ministerio de Pesca, a partir de la actual Subsecretaría, adicionándole algunas tareas y facultades.
- Conformar una “Comisión Nacional del Mar”, de carácter permanente, de alto nivel, pequeña pero ágil y eficiente, que se aboque a estudiar los múltiples aspectos del quehacer marítimo, y asesore respecto a cómo hacer más eficiente la acción de los distintos organismos relacionados con el mar.

A la hora de elegir entre aquellas alternativas, finalmente, opta por crear la “Comisión Nacional del Mar”, proponiendo un proyecto de ley con once artículos que detallan, entre otros, su naturaleza y objeto, organización, financiamiento, dotación y régimen de remuneraciones. En el artículo 2º del proyecto se indica textualmente que la Comisión tendrá por objeto:



- “Promover y contribuir al mayor conocimiento y mejor uso, conservación, administración y explotación del litoral chileno, de las aguas, fondos y subsuelos marinos en que el país tenga derechos o intereses y de los recursos de todo orden que unas y otros contienen”.

8.- Conclusiones

Chile geográficamente es un país esencialmente marítimo; sin embargo, no hemos aprovechado debidamente tal condición. En parte porque nuestra institucionalidad marítima es compleja e ineficiente, lo que de alguna manera es reflejo de nuestra mentalidad agrícola y minera.

Antes de crear un Ministerio del Mar, que además de gastos podría ser fuente de nuevas trabas burocráticas, es necesario profundizar la conciencia marítima de los chilenos, mediante una educación que debe partir a temprana edad. Las leyes y normas administrativas no bastan para cambiar la realidad.

Los ministerios en Chile, en general, están organizados con una visión funcional antes que geográfica. Del amplio espectro de funciones (II.MM.) que abarcaría un Ministerio de Mar, prácticamente todas están asignadas a ministerios ya constituidos. No tendría sentido, por ejemplo, que el ministerio del Deporte no se ocupara integralmente de esas actividades tanto en tierra como en el mar; lo mismo es válido para los ministerios de Minería, Cultura, Ciencia y Tecnología, Medioambiente, etc. Además, sería inoficioso crear un ministerio solo para coordinar asuntos interministeriales.

Las actividades marítimas no son independientes de lo que ocurre en tierra; por tanto, carecería de sentido desintegrarlas artificialmente por la línea de la costa. Así, la preservación del medioambiente necesariamente se debe abordar de manera integral; la minería y la energía provenientes del mar no podrían ser autónomas de una política a nivel país. Lo mismo es válido para cada uno de los II.MM.

Por otra parte, no basta con que dos o más actividades se desarrollen en el mar para que sea razonable unirlos bajo una sola dirección. Por ejemplo, no es aconsejable fusionar en un solo ministerio el Transporte Marítimo con Pesca-Acuicultura, pues el primero tiene más relación con la actividad terrestre (camiones, vías férreas, caminos, túneles, producción del hinterland, etc.), que con la pesca que también se realiza en el mar.

La administración del borde costero y el mar territorial adyacente presenta problemas que escapan a lo propiamente marítimo. Se deben asignar racionalmente los espacios para las variadas actividades que se realizan en esa área, verificar el libre acceso y el orden público en las playas, fiscalizar el vertimiento de residuos, controlar que las industrias allí asentadas cumplan efectivamente la función que declaran etc. Esto exige un diálogo permanente con la comunidad y los municipios.

En los últimos años se han creado cinco nuevos ministerios, lo que conlleva más cargos públicos, mayor presupuesto y más burocracia, con una dudosa eficacia. EE. UU., primera potencia



mundial, cuenta con el equivalente a 14 ministerios; en cambio, nosotros sumamos 23. Al parecer, confiamos demasiado en la “magia” de las leyes para crear realidades nuevas.

9.- Recomendaciones

No es conveniente crear un Ministerio del Mar, porque amen del mayor gasto en personal y operación, podría burocratizarse y ser ineficiente por los disímiles aspectos que debería gestionar y coordinar, los cuales no son independientes de lo que ocurra en tierra. Además, los ministerios están organizados por funciones antes que por espacios geográficos; y todas las funciones (II.MM.) que podrían caer bajo responsabilidad de un Ministerio del Mar, ya están a cargo de un ministerio.

En el mediano y largo plazo, implementar un programa para incrementar la conciencia marítima de los chilenos desde los primeros años de escolaridad. En el corto plazo, crear un Consejo permanente supra-ministerial de carácter público-privado, pequeño y con personas de alto nivel, que asesore al Presidente de la República, en la elaboración y fiscalización de políticas y programas relacionados con asuntos marítimos.

Previo a la creación de tal Consejo, analizar la estructura, funcionamiento y experiencias de algunas entidades colegiadas y de tamaño pequeño, que han tenido relativo éxito en sus objetivos. Entre ellos, la Comisión Chilena del Cobre y la Comisión Chilena de Energía, También el Consejo de Políticas de Infraestructuras (CPI), ente multidisciplinario, público-privado, integrado por personeros de vasta experiencia, que produjo (mayo 2017) interesantes orientaciones para formular políticas para el desarrollo integral de la infraestructura nacional.

En particular, examinar el “Consejo de Ministros para el desarrollo de la Política Oceánica”, creado por D.S. N°137, sept 2- 2016, con el propósito de elaborar una política “integradora e inclusiva, que nos permita enfrentar de manera coordinada los enormes desafíos en materia oceánica”. Lo conforman los ministros de RR.EE, de Defensa, Economía y Medioambiente, más representantes de la Armada. El hecho de que sea presidido por el Ministro de RR. EE muestra que los asuntos marítimos tienen una importante componente Internacional.

Dicho Consejo, con una pequeña Secretaría Ejecutiva permanente, podría ser el organismo destinado a revisar y optimizar la institucionalidad marítima, dictar políticas, prever y solucionar los problemas de coordinación entre los distintos entes. Eso sí, habría que incluir a representantes del ámbito privado y al ministro de Educación. Este último, para incrementar la conciencia marítima de los chilenos, lo que es clave para el fluido funcionamiento de la institucionalidad marítima.



CHRISTIAN DE BONNAFOS: TODA UNA VIDA VINCULADA AL MAR

Liga Marítima de Chile



61

Su espíritu inquieto y el destino harían que su carrera profesional de marino se viera entrecruzada por actividades tan disímiles como buzo táctico, aviador naval, asesor en temas políticos y capitán de buques factoría pesqueros de una empresa chileno-japonesa. De sonrisa casi perenne, afable, alegre y conversador, da la impresión de que siempre estará de ánimo disponible para un requerimiento. Christian Alejandro Jorge de Bonnafos Gándara -remarca que a su madre le gustaron esos tres nombres- es un activo director de Liga Marítima en la que participa entusiastamente motivado por la tarea de impulsar la conciencia marítima entre los chilenos.

Sostiene que la Liga Marítima “representa la forma ideal de transmitir a nuestros compatriotas una visión de la relevancia que tiene para Chile su Poderío Marítimo, su Poder Naval y sus intereses marítimos”.

Intensa ha sido su vida tanto en el mundo civil como en el uniformado de este nieto, hijo y sobrino de marinos, segundo de 4 hermanos y una hermana; casado con Francesca Horn, dos hijas y seis nietos. Hoy, capitán de Navío en retiro, comandante. De charla amena y sencilla, captura la atención con sus numerosas anécdotas e historias de vida que hilvana una tras otra tan abrochadas que pareciera no terminarán nunca.



Así es como reseña los días más críticos del conflicto limítrofe con Argentina en 1978. “Fui comandante del Escuadrón de Helicópteros de la Escuadra. El 22 de diciembre de ese año con todas las Unidades de la Escuadra en Formación de Batalla navegábamos de noche, con muy mal tiempo y a alta velocidad hacia el Norte después de cruzar el Cabo de Hornos a enfrentarnos a la Flota de Mar argentina”. El comandante de Bonnafos recuerda la tensión de esas horas antes del encuentro de ambas fuerzas navales hasta que Argentina aceptó la Mediación Papal.

Una de sus experiencias más formativas –dice- fue el curso de buzo táctico o SEAL en la Base Anfibia de la Marina norteamericana en San Diego, California. “Fue mucho más duro de lo que esperaba. Debo reconocer que mis compañeros de curso norteamericanos (seleccionados de entre 18.000 candidatos) tenían una extraordinaria capacidad física, habían pasado por seis semanas de preentrenamiento, mientras yo me integré al curso sin esa etapa previa”. Con mucha sinceridad, reconoce que “en el examen inicial casi me morí para no fallar”. Con la misma honestidad cuenta que, siendo oficial en el crucero Prat, aunque estaba decidido a ser artillero, al igual que su padre y su abuelo, las rutinarias tareas de esa especialidad lo hicieron desistir y decidió aventurarse con los buzos tácticos. “El curso tenía unas exigencias psíquicas y físicas brutales, destinadas a que voluntariamente llegaran al final sólo los más resilientes. ¡No se imaginan como eché de menos a mi tranquilo crucero “Prat” y sus artilleros!!!”, relata.



EXPERIENCIA JAPONESA

Su trayectoria en la marina lo llevaría a realizar el curso de helicópteros en Estados Unidos y posteriormente a estar embarcado en estas unidades aéreas en cruceros, destructores y fragatas. Su vinculación y especialidad de helicópteros llevaría al comandante de Bonnafos a ser Comandante de la Base Aeronaval de “El Belloto” y más adelante, director de la Escuela de Aviación Naval. Cabe destacar que, además, es graduado de Estado Mayor con un magister en Ciencias Navales y Marítimas, con mención en Estrategia.

Un giro inesperado en la vida de este marino vendría luego de pasar a retiro tras 30 años en la armada, tras ser agregado naval en Brasil – país que recuerda por su gente cariñosa y amable-. En la empresa chileno japonesa “Emdepes”, pasaría a desempeñarse como capitán de buques factoría pesqueros. “Allí me entretuve mucho aprendiendo a ser pescador, dice con entusiasmo, preocupado de la seguridad de las operaciones y conociendo el idioma y costumbres japonesas. Lo más importante fue liderar a los 70 marinos a bordo en los largos períodos de pesca”. De esta experiencia recuerda especialmente el rescate de una navegante solitaria norteamericana cuya embarcación zozobraba en los impresionantes roqueríos y rompientes al oeste de la isla Hermite, cerca del Cabo de Hornos. La Directemar lo distinguió con la Condecoración al Mérito Náutico junto a cinco marineros por el arriesgado salvataje.

Sin embargo, la Armada lo cautivaría nuevamente por cinco años más. Regresó como oficial de reserva y asesor del ex comandante en jefe, almirante Jorge Martínez. También se graduó con honores en un Magister en Ciencia Política y Sociología, con mención en Oceanopolítica. Tras dicha etapa, se apartaría definitivamente de la institución naval para asumir un atractivo y auspicioso puesto en la misma empresa pesquera chileno-nipona donde se había desempeñado antes. Allí, se desempeñó junto al presidente y gerentes nipones y le correspondió cursar Administración Gerencial Pesquera en la Universidad OVTA de Tokio. En retrospectiva, Cristián de Bonnafos afirma: “después de 17 años, me he despedido finalmente de este interesante y demandante trabajo pesquero industrial”. Aun así, no deja su vinculación de toda una vida con el mar, ya que despliega singular apasionamiento en las actividades como Director de Liga Marítima.



CONTROVERSIA SOBRE EL BEAGLE (SEGUNDA PARTE)

Experiencias Personales



63

Me hice cargo del Departamento de Operaciones del Estado Mayor General de la Armada como Capitán de Fragata en 1974, mis pares en las otras instituciones eran Oficiales Generales. En ese tiempo, las relaciones con Argentina pasaban por un período de extraordinaria armonía; pues una vez firmado el compromiso de Arbitraje, los incidentes en la zona austral cesaron pausada y sostenidamente. El intercambio comercial trasandino se incrementó con vigor, tanto las exportaciones como importaciones. Esta coyuntura representaba un enorme beneficio para nuestro país, el cual reconstruía su economía destruida por la desastrosa administración de la Unidad Popular. La Unión Soviética, ante la pérdida de un eventual satélite en el extremo austral del globo, desplegaba una intensa campaña de comunicaciones internacionales orientada a aislar al Gobierno Militar del candoroso Mundo Occidental.

La preocupación básica de las FFAA. en esos años, constituía el vecino del Norte. Se aproximaba al centésimo aniversario del estallido de la Guerra del Pacífico y Perú adquiriría poderosas aeronaves Mirage y MIG, centenares de tanques, camiones, vehículos blindados soviéticos y modernos submarinos germanos y norteamericanos. El Mandatario de facto General Juan Velasco Alvarado no ocultaba sus resentimientos e intenciones revanchistas. En tanto, el gobierno chileno carecía de recursos para dedicarlos a rearmar sus fuerzas militares descuidadas por décadas.

La Armada, con visionaria previsión y grandes sacrificios, había reforzado a las fuerzas navales con modernas unidades en construcción en Gran Bretaña desde 1969, adquisiciones a Norteamérica y Suecia de unidades usadas y modernización de algunos destructores. Las fragatas clase Leander PFG Condell y PFG





Lynch se entregaron a la Escuadra en septiembre de 1974 y febrero de 1975 respectivamente; su armamento principal consistía en misiles superficie - superficie MM38 EXOCET y helicópteros para tareas aerotácticas. Los dos destructores clase Almirante fueron sometidos a recuperación en el Reino Unido en 1975 y también se les incorporó misiles MM38 EXOCET. La Marina Norteamericana transfirió dos destructores clase Summer FRAM II en enero de 1974, una vez realizadas las reparaciones para reactivarlos se incorporaron a la flota ese mismo año siendo designados DD Portales y DD Zenteno. El crucero ligero HMS Göta Lejon fue comprado a Suecia en septiembre de 1971, siendo agregado a la Escuadra a fines de ese año. El principal órgano de maniobra de la Armada contaba con 3 cruceros ligeros, 2 destructores misileros, 2 fragatas misileras y 4 destructores y era capaz de disputar y conquistar el control del mar para proyectar el poder militar en tierras adversarias.

El Estado Mayor de la Armada centró sus actividades en la actualización y verificación de la planificación institucional relativa a un conflicto bélico con Perú y -a través del Estado Mayor de la Defensa Nacional- las operaciones conjuntas de fuerzas terrestres, navales y aéreas. Asimismo, modificó la obsoleta estructura de mando para optimizar y flexibilizar su capacidad operativa creando como órganos de maniobra dependientes del Comandante en Jefe al Comando de Submarinos (COMSUB) a bordo del BMS Angamos y el Distrito Naval Norte (DISNANOR) con sede en Iquique. También se activó temporalmente el Comando Anfibio (COMANFI). Se ejecutaron numerosos ejercicios de comprobación, incluyendo desembarcos de fuerzas motorizadas con rápidos y profundos avances al interior del litoral. Se enfatizó el entrenamiento en cualquier condición de tiempo y visibilidad. Las fuerzas navales, incluyendo la Infantería de Marina, constituían un gravitante poder estratégico -entrenado, integrado y eficaz para encarar un conflicto- y por tanto un poderoso disuasivo orientado a sembrar dudas en la victoria de un hipotético agresor. El General Juan Velasco A. fue depuesto como Presidente de la República el 29 de agosto de 1975, la insurrección militar la encabezó el General Francisco Morales Bermúdez Comandante General del Ejército. Con este hecho, se disipó temporal y parcialmente los oscuros nubarrones de las relaciones entre Chile y Perú.

La Dirección del Personal me designó para desempeñar el cargo de Agregado Naval a la Embajada de Chile en Buenos Aires y concurrente en Montevideo. El cumplimiento del transbordo se ejecutó el 17 de febrero de 1976. El Embajador en Argentina era el distinguido abogado y diplomático D. René Rojas Galdámez, lo asesoraba un extraordinario y experimentado equipo de funcionarios de carrera, además de Agregados de Ejército y Aviación. El ambiente en la sede se destacaba por la cordialidad, espíritu de trabajo, profesionalismo y cooperación.

El Agregado es un miembro de las FF.AA. cuya labor consiste en asesorar al Embajador en materias castrenses, además constituye un agente del país al cual representa con inmunidad diplomática. Tiene una restricción crucial en su desempeño, la recolección de informaciones debe provenir de fuentes abiertas: medios de difusión, documentos y antecedentes de carácter público, visitas programadas a recintos militares, conversaciones oficiales, confidencias e infidencias y similares. Asimismo, en ocasiones, se le emplea como canal de comunicaciones oficioso entre autoridades de gobierno o militares.

En ese tiempo, Argentina correspondía a la nación más próspera de América del Sur. La economía crecía a ritmo satisfactorio apoyada en la explotación agrícola y ganadera de una privilegiada y extensa pampa húmeda. La industria, protegida por altos aranceles y la disponibilidad de mano de obra de buena calidad, se desarrollaba de manera satisfactoria formando grandes centros fabriles en Córdoba y Buenos Aires. El producto bruto per cápita sobrepasaba los US\$5.000, mientras el de Chile apenas bordeaba los US\$3.000. En la hermosa Capital Federal y sus alrededores no se observaban “Villas Miserias”. Esta situación de progreso, bienestar y autosuficiencia despertaba un espíritu de prepotencia hegemónica en el estamento directivo argentino en relación al cono sur del continente incluyendo Brasil. El Comandante en Jefe de la Armada Almirante Luis Emilio Massera calificó al último país mencionado como: “Idolo de pies de barro”, bastaba un empujón para derribarlo. En este presuntuoso ambiente de autarquía, las industrias y astilleros fabricaban tanques, aeronaves de combate, destructores y submarinos para equipar a sus FF.AA. sin medir los costos.

Este apacible panorama era estropeado por un terrorismo vesánico. Los Montoneros, un desquiciado movimiento justicialista marxista, asesinaba personal uniformado y familiares, secuestraba acaudalados empresarios y detonaba bombas explosivas en concurridos centros públicos provocando temor e inestabilidad. Una agrupación subversiva, dirigida por Arturo Lewinger, hundió mediante un atentado explosivo al DLG tipo 42 Santísima Trinidad en construcción en el astillero Río Santiago el 22 de septiembre de 1975; una vez refloatado el destructor misilero quedó operativo y entregado a Flomar el 21 de diciembre de 1981. Esta precaria situación la agravaba un gobierno débil e irresoluto. La inexperta Isabel Martínez vda. de Perón ocupaba la Casa Rosada y su confusa administración provocaba ácidas críticas en todos los sectores del quehacer nacional. Los rumores sobre un golpe de Estado solían ser los temas predominantes de las conversaciones diarias, sólo faltaba la fecha del evento.

La Armada argentina me otorgó una cálida acogida, solicitándome impartiese una charla informal sobre la situación general de nuestro país, al evento asistieron una treintena de almirantes y comandantes. Con posterioridad, entablé una franca relación de amistad con muchos de los asistentes. En señal de mutua confianza, la Marina me comunicó, con más de un día de anticipación, la deposición de la Sra. Presidenta y su reemplazo por una Junta Militar. Me apresuré en comunicar esta importante novedad al Embajador y a nuestra institución. El 26 de marzo se materializó la tan anunciada caída del régimen peronista. Al día siguiente, la Capital Federal continuó con sus actividades rutinarias, casi no se advirtió la interrupción de su vida constitucional. Argentina estaba acostumbrada a los cambios de gobierno a través de la intervención de las Fuerzas Armadas.

El gobierno militar argentino, desde su nacimiento, padeció de serias contradicciones internas. Al Almirante Massera, miembro de la Junta, lo animaba una manifiesta ambición de poder, estimaba ser la persona apropiada para conciliar al popular justicialismo con el estamento castrense al amparo de un nacionalismo integrador. Ello lo llevó a ser un factor disociador dentro de la Junta socavando la autoridad del Presidente General Rafael Videla. El poder político se diluyó trabando la adopción de resoluciones trascendentes, mientras las instituciones armadas se distribuían las áreas de influencia política, social y económica como partidos políticos en competencia.



En mayo, el Buque Escuela Esmeralda recaló a Buenos Aires durante el desarrollo del viaje de instrucción, la unidad estaba al mando de mi compañero de promoción Capitán de Navío John Martin Reynolds. El Almirante Massera, en un gesto de mayor consideración, visitó sin previo aviso al bergantín goleta apenas se amarró al muelle asignado. El programa se desarrolló con singular brillo, incluyendo un desfile de la dotación en la plaza San Martín. Otra actividad demostrativa de los excelentes lazos de amistad entre las Armadas, constituyó la visita oficial a Argentina del Almirante D. José Toribio Merino Castro. El evento se llevó a cabo en noviembre con un nutrido plan de ceremonias protocolares y reuniones oficiales. Ambos Comandantes en Jefe, con sus esposas y acompañantes, cenaron en mi residencia en un clima cordial y distendido.



En estos meses de grata conciliación, fui invitado a visitar las diversas bases de la Armada vecina. En Punta del Indio me saludaron dos oficiales chilenos integrantes del curso de aviación. En Mar del Plata, recaló a la Base de Submarinos el SS Hyatt en su viaje inaugural desde el astillero de Gran Bretaña. En Puerto Belgrano, además de inspeccionar las dependencias de la base, un helicóptero me transportó a bordo del ARA 25 de Mayo, el portaaviones se encontraba en ejercicios en la mar; aeronaves a pistón T-28 y S-2E Tracker realizaban despegues y aterrizajes en la cubierta, los reactores A4Q carecían de viento para unirse al entrenamiento. En estas actividades tuve la oportunidad de conocer y sostener largas conversaciones con los Almirantes Juan José Lombardo y Jorge Isaac Araya, quienes destacaban por su profesionalismo y afabilidad.

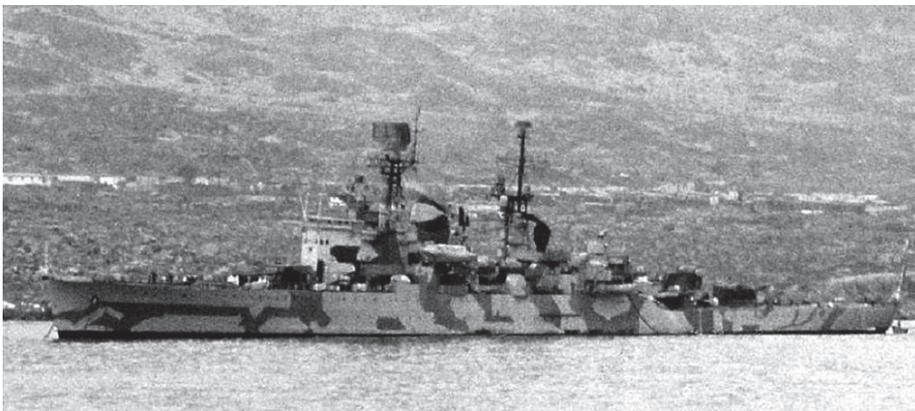
La armonía y amistad entre Argentina y Chile se esfumó como una frágil pompa de jabón el 2 de mayo de 1977 con la comunicación oficial del Laudo Arbitral a las Partes. Como se expresó con anterioridad, la sentencia emitida por Isabel II soberana del Reino Unido otorgó plena razón a los argumentos de la defensa chilena y echó por tierra las infundadas pretensiones trasandinas sobre el principio del meridiano del cabo de Hornos como límite y la exclusividad soberana de Argentina sobre el Atlántico Sur. Sin embargo, la Armada y en particular el Almirante Massera no estaban dispuestos a renunciar a sus caprichos hegemónicos y aceptar el rotundo fallo cimentado en el derecho internacional, antecedentes históricos y realidades geográficas e hidrográficas irrefutables.

El cambio de actitud de la Armada argentina modificó el centro del esfuerzo de mis actividades, desde ese momento debía concentrarme en el acopio de informaciones sobre la preparación y entrenamiento de las fuerzas navales de nuestro vecino. Para tal efecto, gozaba de ciertas ventajas, ya era bastante conocido en los círculos navales de Buenos Aires y también en el estamento civil donde contaba con algunos distinguidos amigos. Personeros con alta investidura e influencia política y económica, eran contrarios al régimen militar y en particular desconfiaban del avasallador y oportunista temperamento de Massera.

Mis labores de inteligencia, siempre delicadas y encubiertas, eran facilitadas considerablemente por la estridente y concertada campaña de amedrentamiento contra nuestro país sostenida a través de los medios de difusión social trasandinos. En la prensa escrita se publicaban frecuentes y detallados reportajes sobre la configuración, alistamiento, equipamiento y características de las fuerzas de mar, tierra y aire argentinas. Generales, Almirantes, Brigadieres, Coroneles y Capitanes hacían extensas declaraciones relacionadas con el despliegue, entrenamiento

y capacidades operativas de las unidades bajo su mando o jurisdicción. Las revistas especializadas en materias bélicas nacionales e internacionales divulgaban las novedades sobre construcciones y adquisiciones de blindados, naves, aeronaves y vehículos encargados por las fuerzas armadas argentinas; lo mismo sucedía respecto a la transferencia o instalación de sistemas, equipos, munición incluyendo misiles. Las firmas e industria de armamentos filtraban, en calidad de transcendidos a los medios informativos, proyectos y contratos de clientes argentinos para efectos de propaganda.

El rol de Agregado Concurrente a Montevideo también favoreció mis tareas recolección de informaciones. Las visitas a Uruguay me permitieron intercambiar juicios, antecedentes y opiniones con autoridades civiles y militares interesados en la evolución del diferendo y sus posibles repercusiones locales. Tan valiosas fueron las evidencias recogidas, que sugerí a nuestro mando abrir otra Agregaduría en Asunción y así ampliar el horizonte de la inteligencia institucional. La proposición tuvo muy buena acogida y se dispuso la pronta inauguración. La apertura de la Agregaduría en Paraguay se llevó a cabo en el último trimestre de 1977; en la audiencia concedida por el Presidente General D. Alfredo Stroessner, en presencia del Embajador de Chile, nos aseguró taxativamente, la intervención de Paraguay a fin de neutralizar a Bolivia en caso de una eventual extensión del conflicto con Argentina.



En este enrarecido ambiente, algún organismo trató de tenderme una burda emboscada. Recibí en mi oficina un sugerente sobre celeste conteniendo una hoja del mismo color, perfumada y escrita a mano. Se me insinuaba realizar una cita reservada con el propósito de entregarme antecedentes de relevante utilidad. La carta se la entregué personalmente y sin comentarios al Jefe del Servicio de Inteligencia Naval. Jamás se repitió otro acaecimiento similar.

A cuatro días de la comunicación oficial del Laudo Arbitral, el Almirante argentino D. Julio Torti arribó a Pudahuel como emisario personal del Presidente Videla. Le entregó una carta al General D. Augusto Pinochet el 7 de mayo de 1973. La comunicación le invitaba a sostener conversaciones para definir los deslindes de jurisdicción marítima en la zona austral. El Presidente de Chile aceptó el ofrecimiento y dispuso la constitución de una comisión de expertos para abordar el interesante asunto. Este fue el punto de partida de innumerables e infructuosas reuniones en diferentes niveles para intentar llegar a acuerdos relativos al Laudo y sus alcances en el mar.



La comisión trasandina la presidía el General D. Osiris G. Villegas acompañado por un Almirante, un Brigadier de Aeronáutica y funcionarios de la Cancillería. Nuestra comisión la presidía el ex Canciller D. Julio Philippi, lo secundaban el Embajador D. Fernando Zegers, el Director de Fronteras y Límites General D. Sergio Castillo y el Jefe del Estado Mayor de la Armada Contraalmirante D. Carlos Le May. El General Villegas era un geopolítico nacionalista con ideas muy radicales, él sostenía: “El crecimiento territorial de Chile, a expensas de Argentina, ha sido el resultado de tratados y/o arbitrajes, algunos inevitables como consecuencia de la debilidad e incoherencia en la emergencia, de nuestra política exterior. Dicho proceso ha sido conducido por Chile con evidente habilidad diplomática, sea:

- Aplazando “sine die” el cumplimiento de tratados de límites y compromisos contraídos, con el objeto de ganar tiempo para ocupaciones territoriales ilegítimas o para generar controversias.
- Aprovechando nuestras agudas crisis internas que gravitaron en la correcta atención de los negocios exteriores de la Nación.
- Fomentando la infiltración clandestina de connacionales hacia territorios colindantes, especialmente litigiosos.
- Agitando el fantasma de la guerra o las bondades de la coexistencia pacífica, cuando así convenía a sus intereses.”¹

La Embajada de Chile en Buenos Aires se desempeñó como base de apoyo para las diversas delegaciones negociadoras oficiales y oficiosas enviadas desde Santiago. La Agregaduría Naval colaboró en este trascendente cometido comprometiendo la totalidad de sus medios y esfuerzo.

La primera reunión de las comisiones de ambas naciones se efectuó en Buenos Aires a mediados de julio. El General Villegas mostró su prepotencia desde un comienzo, sin saludarle se dirigió a D. Julio Philippi: “Mire, doctor Philippi, vamos a comenzar entendiéndonos. Deje usted todas sus monsergas jurídicas a un lado, porque aquí lo que buscamos es una solución política. Así que las monsergas tuyas las tenemos bien conocidas... Pero el diplomático chileno no perdió la calma frente a la andanada del argentino y le bastaron unas pocas palabras para desarmarlo: Permítame primero cumplir con las normas de buena educación y presentarles mis colegas Helmut Brünner, Carlos Le May y Raúl López... Como era de esperar, Villegas se puso pálido. El jurista chileno estaba dejando en evidencia su trato descortés, no sólo ante los chilenos sino también frente a sus acompañantes”.²

Esta desafortunada apertura no auguraba resultados auspiciosos a las tratativas. En efecto, Villegas no se circunscribió a evaluar temas referidos a la jurisdicción marítima, sino tozudamente extendió las discusiones sobre la soberanía de islas al S. del Martillo. Para sostener sus argumentos recurrió a los trillados y desacreditados “uti possidetis”, Principio Oceánico, Cabo de Hornos límite y solución política. Las conversaciones se prolongaron por casi una semana sin alcanzar acuerdos positivos. Lo mismo ocurrió en un segundo período de negociaciones realizadas en Santiago a mediados de septiembre.

1 Osiris Villegas. El Conflicto con Chile en la Región Austral. Editorial Pleamar. Buenos Aires. 1978. pág.47.

2 Patricia Arancibia Clavel y Francisco Bulnes Serrano. La Escuadra en Acción. Grijalbo. Santiago. 2004. pág.66.



Después del estéril diálogo de sordos, acaecieron visitas de comisionados, declaraciones oficiales, reuniones de cancilleres todas con frustrantes efectos. Como corolario, los Presidentes Pinochet y Videla concurren a Mendoza y Puerto Montt. Argentina procuraba la anuencia de Chile para desconocer el Laudo; más aún modificar el Tratado de 1881, reconocer el Principio Océánico, aceptar el Cabo de Hornos como límite y ceder soberanía de las islas Evout, Bornevelt y Hornos. En la última cita el General Pinochet pronunció un discurso, recalcando: “Quiero afirmar, muy claramente en esta ocasión solemne, que Chile no tiene ningún propósito expansionista ni pretende arrogarse títulos sobre tierras, espacios marítimos o plataformas submarinas ajenas, pero también con el mismo énfasis proclamo que mi gobierno ha de cumplir cabalmente la responsabilidad de defender el patrimonio que le corresponde por derecho... y en esa misma línea agregó... el Laudo Arbitral no está en discusión, ya que cualquier acuerdo al que se llegue no afectará los derechos reconocidos a Chile por el laudo”.³ En el intertanto, Argentina declaró insanablemente nulo la decisión arbitral, a fin de justificar la inexcusable resolución entregó varias causales muy discutibles.

El Gobierno de Chile, a mediados de 1977, fijó por decreto las líneas de base recta de las aguas jurisdiccionales comprendidas entre los paralelos 41° a 56°S. Con esta medida administrativa pretendió actualizar la situación jurídica de los espacios marítimos de acuerdo a la nueva realidad dispuesta por el Laudo Arbitral. Argentina, por intermedio de su Embajador en Santiago D. Mario Hugo Mitello presentó una protesta el 9 de agosto, por cuanto: “Algunos puntos utilizados para trazar las líneas de base se apoyan en territorio insular argentino, mientras que otros están situados dentro de la zona que se sometió a arbitraje en 1971 y cuyo laudo aún no ha sido aceptado por Argentina. En segundo lugar, el decreto califica de aguas interiores chilenas a espacios marítimos argentinos, designando también como aguas interiores a zonas marítimas que sirven de comunicación entre áreas de alta mar y las aguas territoriales argentinas y que son usadas por la navegación internacional. Por último, las líneas de base, en algunos casos, se apartarían de la línea general de la costa y no consultarían los elementos de razonabilidad que, según la práctica internacional, debieran prevalecer en su trazado”.⁴

Con la publicación de la sentencia arbitral se reanudaron los incidentes por deliberadas violaciones del espacio marítimo y aéreo nacional por buques y aviones argentinos, esta actitud destemplada era incentivada e instigada por los mandos operativos superiores. Uno de los acontecimientos más graves consistió en el emplazamiento de una baliza luminosa en la isla Barnevelt por un patrullero basado en Ushuaia el 21 de mayo de 1977. El Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Merino, se negó a ordenar su destrucción o retiro y lo mantuvo como testimonio material de la provocadora intromisión argentina en territorio chileno; no obstante, destacó fuerzas de Infantería de Marina y unidades de la Escuadra para reforzar la Tercera Zona Naval. La tensión entre Chile y Argentina se acentuó con celeridad por la beligerante actitud del gobierno bonaerense. Esta circunstancia no pasó desapercibida en otros países. El Jornal do Brasil comentaba en su página editorial el 15 de enero de 1978: “Si la situación no estuviese tomando aspectos preocupantes... oscilaría, a los ojos de terceros, sólo entre lo cómico y lo ridículo...”

3 Patricia Arancibia Clavel y Francisco Bulnes Serrano. *La Escuadra en Acción*. Grijalbo. Santiago. 2004. pág.118.

4 Germán Carrasco. *El Laudo Arbitral del Canal Beagle*. Editorial jurídica de Chile. Santiago. 1978. pág.137.



Cuando el laudo (arbitral de la Corona Británica), favorable a una de las partes en litigio, es rechazado por el perdedor y éste exhibe todo un dispositivo guerrero para apoyar sus puntos de vista, se está pasando del Derecho al Vaudeville”.⁵

En el último trimestre de 1977, recibí la Orden de Transbordo que me destinaba al crucero Prat. A fines de ese año, el Jefe de Estado Mayor Almirante Le May me ofreció permanecer un tercer año como Agregado en la Embajada de Buenos Aires. Le agradecí el excepcional ofrecimiento, pero rehusé aceptarlo aduciendo diversas razones, la principal radicaba en la honrosa posibilidad de volver a ejercer el mando en una unidad naval de combate en las singulares circunstancias imperantes. Le hice entrega de las Agregadurías de Argentina, Paraguay y Uruguay al Capitán de Navío D. Fernando Camus Sch. el 15 de febrero de 1978.



COMANDANTE DEL CRUCERO PRAT

Mi transbordo al crucero revestía cierta urgencia, pues la principal fuerza de la Armada requería completar su dotación y alistamiento para responder ante cualquier contingencia previsible. Me presenté al Comandante en Jefe de la Escuadra, Contraalmirante D. Raúl López Silva a bordo del Prat el 1 de marzo de 1978. La unidad se encontraba amarrada al molo del puerto base Valparaíso en período de descanso.

Debía relevar del mando al Capitán de Navío D. Rolando García Le-Blanc, con quien me unían antiguos lazos de amistad. Se tenía contemplado hacer la entrega con un breve período de ejercicios en la mar y en un puerto de campaña. El programa se llevó a efecto en el área Valparaíso - Papudo entre el 3 y 4 de marzo. La firma del Acta y Ceremonia de Recepción, ante la dotación formada en toldilla, se efectuó el 9 de marzo. Actuó como Interventor el Jefe del Estado Mayor de la Escuadra, mi compañero de promoción, D. Hernán Rivera Calderón. La Segunda Comandancia la ejercía con extraordinario acierto el Capitán de Fragata D. Sergio O’Ryan con larga experiencia a bordo del crucero.

El crucero Prat permanecía como la única unidad mayor en servicio, pues los cruceros O’Higgins y Latorre se hallaban sometidos a prolongados trabajos de recuperación en el astillero de Talcahuano. En consecuencia, cumplía el rol de Buque Insignia con el Comandante en Jefe de la Escuadra y su Estado Mayor embarcados a bordo.

El Prat era un crucero ligero clase Brooklyn, cuya quilla fue colocada el 24 de enero de 1935 en el Astillero Naval de Nueva York, entró al servicio en la Armada de Estados Unidos el 25 de noviembre de 1938 bautizado como Nashville. Prestó servicios durante la Segunda Guerra Mundial en los teatros del Atlántico y el Pacífico participando en numerosas campañas. Sirvió de Buque Insignia al General Douglas Mac Arthur en el asalto anfibio contra Filipinas. En cierta ocasión, un avión kamikaze se estrelló en su cubierta causándole 133 muertos, 190 heridos y graves averías, fue reparado en San Diego para enseguida regresar al teatro de operaciones. Fue transferido a la Armada de Chile el 9 de enero de 1951 bajo la denominación Capitán Prat, se le modernizó en Estados Unidos en 1957. Sus características generales se enumeran a continuación:

- Eslora 185,42 metros.
- Manga 24,00 metros.
- Calado 7,30 metros.
- Desplazamiento Plena carga 13.000 tons.
- Tripulación 1080 Oficiales y Gente de Mar.
- Hélices 4
- Potencia 100.000 SHP
- Velocidad 32.5 reducida a 24.5 por carencia de vapor sobrecalentado.
- 15 cañones de 6" (152 mm.) en torres triples.
- 8 cañones de 5" en montajes simples (limitados al tiro de barrera)
- 28 ametralladoras de 40 mm. en montajes cuádruples y dobles.
- 48 ametralladoras de 20 mm. en montajes dobles y simples.
- 2 helicópteros.
- Un cinturón acorazado de 4" (10,16 cm.) a 1",5 (3,81 cm.)
- Una cubierta blindada principal de 3" (7,62 cm.) y secundaria de 2" (5,08 cm.)



El diseño de los Brooklyn fue muy exitoso, varias clases de cruceros norteamericanos se basaron en sus características generales. Eran buques marineros, maniobrables, amplio radio de acción, poderoso y flexible armamento artillero, moderno equipamiento electrónico, gran capacidad para absorber castigo y comfortable habitabilidad. Como su historial lo registraba, era apto para servir como buque insignia de fuerzas operativas.

La dotación del Prat, alrededor del 80% de la reglamentaria, estaba entrenada; pues ese año los transbordos se restringieron a un mínimo. La Armada centró sus esfuerzos en la instrucción y formación de especialistas tanto oficiales como gente de mar en el establecimiento educacional terrestre. El personal se encontraba extraordinariamente motivado e incentivado. La aparatoso belicosidad de los vecinos del Norte y Este mostraba la real posibilidad de un conflicto armado, donde la Escuadra debía desempeñar un papel crucial para alcanzar un desenlace favorable en la contienda concordante con las tradiciones heredadas. Los permisos se suspendieron y la unidad se hallaba lista a zarpar con 24 horas de aviso durante su permanencia en el puerto base.

La Comandancia en Jefe de la Armada había ordenado apresurar la preparación operativa de la Escuadra, para ello le puso a su disposición los recursos logísticos requeridos, en particular combustible, munición, repuestos y consumos. Asimismo coordinó el apoyo de las otras fuerzas y mandos para la ejecución de los ejercicios con participación de aviones y submarinos. Sin embargo, el alistamiento tenía que realizarse sin ostentación y con la reserva acostumbrada. En cumplimiento de dichas directivas, el Almirante López puso énfasis en el entrenamiento en el área austral bajo las condiciones más rigurosas posibles. Los exigentes ejercicios nocturnos, en cualquier condición de tiempo y mar, se hicieron rutinarios.



El Comandante en Jefe de la Armada hizo una visita a la Escuadra el 23 de marzo. Delegaciones del resto de las unidades formaron en la popa del crucero para escuchar las palabras del Almirante D. José Toribio Merino Castro sobre la actual misión de la Fuerza, que resumió como: el resguardo permanente de nuestra soberanía en el área austral incluso con las armas.

La Escuadra zarpó la noche del 26 de marzo, el crucero se largó del molo de abrigo a las 22:00 horas y puso rumbo al Sur. El buque fondeó en Talcahuano en área señalada para realizar faenas con explosivos a mediodía del 27. Sin pérdida de tiempo comenzó la recepción de munición de 6", 40 mm. y 20 mm. hasta alcanzar el 98% del nivel de combate en sus Santa Bárbara. En seguida, se atracó al molo 500 con el propósito de rellenar víveres, repuestos e insumos para 60 días de operación. A medianoche del 28, el Prat, Williams, Riveros, Condell, Lynch y Blanco reanudaron el tránsito al Sur utilizando los canales de navegación comerciales y reservados indistintamente. Durante las horas de obscuridad se efectuaban ejercicios individuales y conjuntos, cambios de formación, tiro nocturno y maniobras de reabastecimiento de combustibles y carga liviana. En mar abierto, especialmente en los golfos Corcovado y de Penas se practicaron -con aeronaves navales y de la Fuerza Aérea- ataques simulados y encuentros tácticos destinados a desarrollar los dispositivos para combate con misiles superficie-superficie. Al amanecer del 31 se recaló a puerto Allert con el objeto evaluar y criticar los eventos ejecutados. Prosiguió en dirección al área de operaciones austral en la mañana del 2 de abril tanto por mar abierto como canales, en esta etapa se aumentó considerablemente la cantidad y calidad de las prácticas y zafarranchos en conjunto e individuales. Se recaló a Porvenir a mediodía del 6 y se amarró al costado del pontón petrolero YON Rancagua para recuperar el consumo de combustible.

La Escuadra, operando en divisiones, distribuyó a los destructores y fragatas en diversos fondeaderos de guerra a fin de probar las bondades de los atracaderos con el objeto de mejorarlos o desecharlos. El Prat continuó abarloado al YON Rancagua y se mantuvo en permanente "Tercer Grado de Alistamiento Antiaéreo". La estadía en Porvenir fue muy útil para comprobar la calidad de vestimenta del personal y del equipamiento del buque para encarar las rigurosas condiciones climáticas imperantes en el área. Como regla general, nuestros buques se adquirieron con las capacidades requeridas por los tormentosos mares australes y el personal se formó en ese exigente ámbito embarcado en escampavías, patrulleros, transportes y barcasas. Como era usual, la fuerza naval mantuvo un estricto silencio radiotelegráfico y sólo se limitaba a recibir comunicaciones por el método de difusión desde Santiago o Punta Arenas. Para enviar mensajes, la Comandancia de la Escuadra experimentó, el empleo de transmisiones en VHF a aviones sobrevolando al Prat, las

grabaciones de los mensajes en clave se descargaban al regreso de la aeronave a la base aeronaval. El crucero se desplazó por los sinuosos canales reservados reconociendo otros fondeaderos de guerra y los accidentados accesos a mar abierto entre el 8 al 10 de abril. Se abandonó Porvenir a mediodía del 11 y tomó el Estrecho de Magallanes y el track de navegación comercial para fondear a medianoche en las crestas de Otter al medio del concurrido paso Summer. Al otro día se trasladó al cercano fondeadero de la amplia bahía Año Nuevo; después de un breve reconocimiento se prosiguió navegando en dirección Norte. Se tomó el surgidero de Castro el 14 a las 22 horas, primer puerto habitado en el itinerario, el propósito de la recalada era difundir por los medios de prensa la presencia de la Escuadra en el área. Se levó anclas a medianoche del 16; a la salida del canal Chacao, al amanecer del 17, se materializó un encuentro táctico entre las dos agrupaciones en que se dividió la fuerza. El primer crucero de entrenamiento en el Teatro de Operaciones Austral terminó cuando se fondeó en Valparaíso al mediodía del 20. La agrupación ya era una fuerza cohesionada, flexible y entrenada en el hipotético teatro de operaciones donde se jugaba la suerte del conflicto del Beagle.

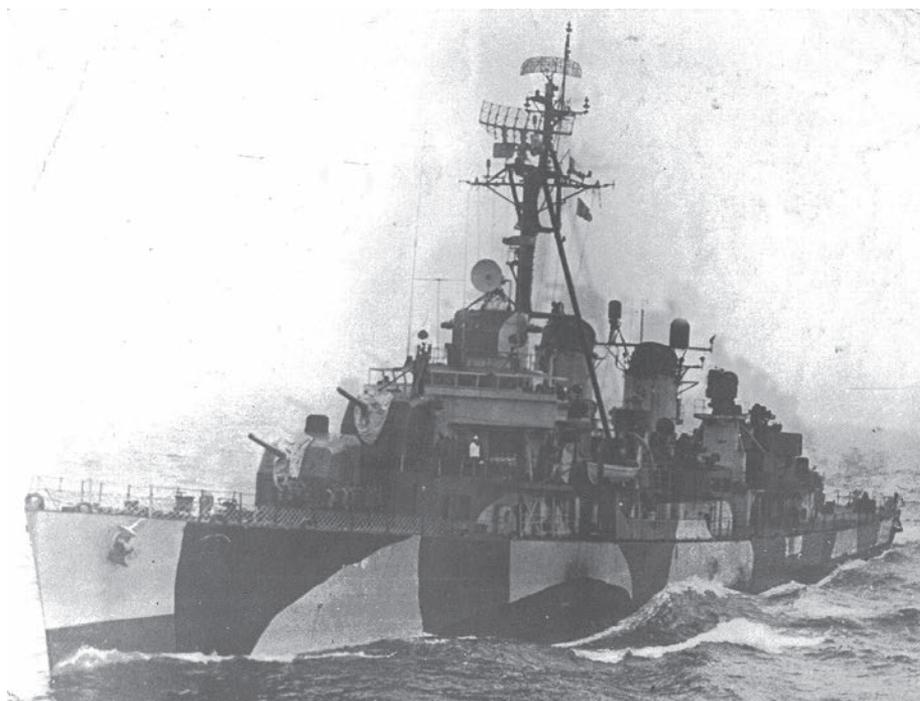
En el puerto base, el personal del Prat emprendió un diligente programa de automantenimiento de los equipos y maquinarias con el apoyo de la planta de ASMAR de Valparaíso y las Direcciones Técnicas. Asimismo, se subsanaron, dentro de lo factible, las deficiencias evidenciadas en el transcurso de la permanencia en la Zona austral. Se concedieron permisos al personal en grupos restringidos condicionados a un regreso con 24 horas de aviso. Además se iniciaron los preparativos para un próximo período de instrucción en el área Norte.

La unidad largó las espías del molo de abrigo a las 13:45 del 16 de mayo. Ejecutados los demandantes y frecuentes ejercicios en la mar contemplados por la Escuadra, el Prat rindió honores a la boya de la Esmeralda a las 08:20 del 20 de mayo, luego se amarró al muelle comercial en Iquique. El Comandante en Jefe del Distrito Naval Norte era mi compañero de promoción Capitán de Navío D. Francisco Johow Heins. El batallón de desembarco del crucero participó en el desfile de conmemoración de los combates de Iquique y Punta Gruesa realizado en la plaza de la ciudad ante las autoridades civiles y militares de la I Región. En las necesarias tareas de presencia naval, el buque y otras unidades de la Fuerza recalaron a Arica, Antofagasta, Caldera y Coquimbo, donde realizaron útiles y diversas tareas de apoyo a la comunidad. Luego, se utilizó como puerto de campaña a Tongoy ejecutando zafarranchos y ejercicios con los buques a la gira. Además, el Prat comprobó la capacidad de las instalaciones de la Cruz Grande para entregar combustible. En los tránsitos en alta mar se ejecutaron numerosas prácticas de reabastecimiento, remolque y ejercicios de guerra aérea, submarina y superficie indistintamente durante día o noche. La comisión al Norte finalizó el 8 de junio a las 10:20 cuando el Prat se amarró en el sitio "C" del molo.

Se reinició la activa rutina de puerto base. En toldilla, se modificó la escotilla del hangar para permitir la operación y aposentamiento de helicópteros Allouette SH-9. Asimismo, para compatibilizar las prolongadas ausencias del lugar de residencia con las necesidades de la vida familiar del personal, se instaló a bordo una oficina del Subdepartamento del Bienestar Social de Valparaíso con excelentes resultados. Tampoco se descuidó el entrenamiento de los equipos de puente y operativos, la Escuadra programó la asistencia de ellos a la Academia de Guerra Naval con el



propósito de emplear el simulador del Centro de Entrenamiento Táctico. “El Almirante López destaca la importancia que tenían las prácticas (en el simulador) para evaluar la efectividad de los oficiales en situaciones de guerra. Ellas permitían conocer tanto la conducción individual de los comandantes de unidades con sus respectivos equipos de puente, como el empleo táctico de conjunto de éstos, dirigidos por el Comandante en Jefe de la Escuadra y su Estado Mayor. Allí se ensayan y se verifican los resultados de los diferentes planes de combate, elaborados para enfrentar las posibilidades del adversario y adoptar aquellos que, teniendo las mayores posibilidades de éxito, fuesen de más simple ejecución... López señala que había un aspecto que fue crucial en estos ejercicios, respecto del cual existían pocos antecedentes en las guerras navales modernas; estas prácticas fueron especialmente importantes debido a que sobre tácticas de combate empleando y enfrentando unidades misileras no existían antecedentes ni experiencia real alguna de las armadas más modernas, siendo éste el método más práctico para obtener conclusiones acorde con nuestra realidad”.⁶



El Almirante Merino se embarcó en la mañana del 10 de julio en el Prat; en una reunión de oficiales, previo al zarpe de un crucero de entrenamiento en el N, hizo una cruda reseña del diferendo del Beagle. La crisis con Argentina continuaba agravándose, las conversaciones diplomáticas se estaban encaminando hacia el fracaso. Buenos Aires se obstinaba en conseguir una solución política y no jurídica; en otros términos, Chile debía renunciar a sus sólidos derechos en beneficio trasandino. En esta situación y ante el previsible conflicto bélico, a la institución le cabía la ineludible responsabilidad de lograr la victoria en el mar. El Comandante en Jefe de la Armada presenció las variadas prácticas diurnas y nocturnas de la fuerza naval con evidente satisfacción hasta fondear en Puerto Aldea antes del mediodía del 11. Más tarde, la Escuadra rindió los honores reglamentarios al Presidente de la República cuando se embarcó en el Prat a las 15:00 horas.

Durante su visita comunicó haber dispuesto el redespiegue de las FFAA. haciendo el centro del esfuerzo militar en la zona austral; el transporte del material y armamento pesado se iba a realizar por buque y el personal vía aérea en forma escalonada y en la más estricta reserva.

Como se dijo anteriormente, la Escuadra permaneció ejercitándose en el área tanto en la mar como en puerto. El crucero llevó a cabo la Inspección de Combate el 19, con muy buenos resultados a pesar de las limitaciones impuestas por la edad de la unidad, las que se superaron gracias al entusiasmo y entrega de la dotación. El Prat regresó a Valparaíso el 21 de Julio dedicándose a preparar la Operación UNITAS XIX.

El Comandante en Jefe D. Raúl López Silva ascendió a Vicealmirante el 21 de agosto. “Quienes lo conocían no dudaban en calificarlo como el hombre más adecuado para enfrentar la enorme responsabilidad que detentaba... Pero, en sus dotes de mando radicaba el secreto que le hacía ser especialmente respetado”⁷ Con el Almirante López teníamos francos lazos de amistad que se remontaban a 1951, cuando me entregó el mando del RAM Brito remolcador auxiliar de la Escuadra de ese entonces.

La Escuadra orientó su entrenamiento para participar en la Operación UNITAS XIX, la duración de esta actividad era reducida debido a la situación internacional vigente. Se intensificó adiestramiento en telecomunicaciones, guerra electrónica, antisubmarina y antiárea. Los buques designados para formar la agrupación nacional fueron el Prat, destructores Williams, Riveros, Cochrane, Portales, Zenteno, fragata Lynch y petrolero Araucano. Se planificaron y ejecutaron dos períodos de ejercicios en la mar, el primero en el área Puerto Aldea desde el 21 de agosto al 1 de septiembre y el otro en las proximidades de Valparaíso desde el 25 al 29 de septiembre. Unitas comenzó el 3 de octubre con el arribo a Talcahuano, donde se encontraba esperando el escuadrón nacional, del DDG William - Pratt, DD Du Pont, FF Bowen, SSN Scamp y aeronaves P.3. Los ejercicios se llevaron a efecto desde el 9 de octubre hasta el 11 al fondear en Valparaíso.

La cúpula del poder político militar argentino experimentó profundos cambios dispuestos con anterioridad. “Videla dejó la Comandancia en Jefe del Ejército el 1 de agosto, permaneciendo como Presidente de la República. Fue reemplazado por el general Roberto Viola. La entrega del mando en la Armada se produjo poco después, el 15 de septiembre, asumiendo en reemplazo de Massera el Almirante Armando Lambruschini, quien pasó de inmediato a integrar la junta militar”⁸ Con este esquema, el Presidente quedó como una mera figura decorativa, pues estaba subordinada a la Junta. Mientras los altos mandos, especialmente el del ejército, acentuaron su rol deliberante haciendo más confusa la toma de decisiones. Massera, aún cuando retirado, mantuvo una gran influencia en la Armada.

La crisis del Beagle paulatinamente aumentaba en tirantez acercándose al nivel de agresividad crítica, preludeo del conflicto armado generalizado; mientras las conversaciones diplomáticas seguían sin mostrar avances. Las posturas de ambos países se mostraban aún más



7 Patricia Arancibia Clavel - Francisco Bulnes Serrano. La Escuadra en Acción. Grijalbo. Santiago. 2004. pág.19.

8 Patricia Arancibia Clavel - Francisco Bulnes Serrano. La Escuadra en Acción. Grijalbo. Santiago. 2004. pág.156.



rígidas y sin posibilidades de transacciones. En tanto la prensa bonaerense publicaba intemperantes artículos acusando a Chile como un usurpador expansionista hegemónico y reacio a negociar de buena fe, para terminar con esta nociva postura demandaba frenarlo en forma contundente. El Almirante en retiro D. Isaac F. Rojas propuso “Hay que obligarlo a abandonar la casa ajena y hacerlo retroceder a la suya. De ninguna manera sería una solución honorable llegar a un entendimiento que le reconozca el dominio de lo que no le pertenece por medio del trazado de nuevas líneas de límites oceánicos y ni aún por el establecimiento de una zona común de recursos compartidos. Este sería un renunciamiento inadmisibles, una capitulación que no podría ser explicada sino sobre la base del reconocimiento de que la razón no está de nuestro lado y de que carecemos de la energía nacional necesaria y suficiente para hacerla respetar”⁹ La vehemente campaña, no sólo creaba un odio profundo contra Chile, sino también coartaba la libertad de acción del gobierno argentino endureciendo su actitud.

En esta apremiante circunstancia, el Almirante Merino ordenó ejecutar en la Armada una Movilización Secreta modificada, su cumplimiento demandó finiquitar los cursos en desarrollo en las Escuelas de Especialidades y reconocer filas a algunos médicos de la reserva naval. A mediados de octubre, el Prat recibió a 6 jefes, 8 oficiales y 205 tripulantes especialistas en artillería, navegación, telecomunicaciones, ingeniería, radaristas, electrónica y otras. Con este sustantivo complemento quedaron con su dotación completa la Central de Informaciones de Combate (CIC), la Central de Informaciones de Averías (CRA), mando y control de las baterías de artillería, etc. El Almirante López convocó una reunión de comandantes y comunicó que la Fuerza había recibido instrucciones para desplazarse, por fracciones y en etapas, hacia aguas circundantes del Beagle para encarar cualquier amenaza con oportunidad y presteza. En el tramo Valparaíso - Corcovado se realizarían tareas de presencia naval con la adecuada difusión y al S. del Golfo de Penas se observarían la más estricta reserva y en el máximo apresto. Las unidades que participaban en este nuevo despliegue a la zona del Beagle eran: el Prat, Williams, Riveros, Lynch, Condell, Portales, Blanco y Araucano.

El Crucero abandonó el puerto base a medianoche del 22 de octubre, una vez en alta mar se reabasteció de combustible desde el Araucano, al anochecer del 23 se amarró en el molo 500 de la base naval de Talcahuano. Permaneció en esta condición hasta el 29 para continuar el progreso en dirección al S. Aprovechó este período en la principal base naval para rellenar niveles de munición, víveres y consumo. Se recaló a la boca del Chacao con las primeras luces del 31, se navegó el correntoso canal para tomar el surgidero recomendado de Puerto Montt a las 11:20 del mismo día. El personal bajó a tierra para participar en competencias deportivas previamente coordinadas, hacer trabajos de apoyo a la comunidad y franco normal. Se levó ancla en la madrugada del 2 de noviembre y arribó hacia el S. de la isla Grande de Chiloé.

El Prat navegó los pintorescos y coloridos canales chilotes y fondeó en el pequeño puerto Queilén al ocaso del 2. El diligente 2º comandante O’Ryan organizó un asado campestre para el personal con la entusiasta colaboración de un empresario local. El evento se concretó el día siguiente en un ambiente de franca camaradería y sana alegría, además fue amenizado por grupos musicales queilinos y de la tripulación. Pasada la medianoche del 4, la unidad abandonó el surgidero saliendo

a mar abierto por la amplia boca del Guafo con regular visibilidad a causa de una persistente llovizna. Se bordeó el acantilado cabo Raper y luego puso la proa a la espaciosa bahía San Quintín donde se atracó al costado del Petrolero Araucano, cuyo mando lo ejercía el Capitán de Navío D. Jorge Grez Casarino también de mi promoción. El Prat comenzó a recibir combustible a media tarde del 5 hasta completar su capacidad máxima.

En el intertanto, sucedían, como fuera de control, hechos que intensificaban la hostilidad ya cercana al azaroso Umbral de Agresividad Crítica. En el centro de Buenos Aires se efectuó, con gran publicidad, un Operativo de Obscurecimiento en una extensa zona; contó con el activo concurso de las FF.AA., gobierno y organizaciones civiles. La Comisión Mixta, creada por el Acta de Puerto Montt, llegó a la fecha límite impuesta por ambos Mandatarios sin conseguir acuerdo alguno sobre el problema austral. En atención al agotamiento de las tratativas directas, Chile propuso a su vecino poner el diferendo a consideración del Tribunal de la Haya; la inverosímil respuesta a esta iniciativa concordante con el tratado de Paz y Amistad vigente consistió en una velada amenaza de estimarla como *Casus Belli*, e insistió en la negociación directa. El Almirante Merino informó por mensaje estos inquietantes antecedentes a la Escuadra y le ordenó se estacionara en la región conflictiva.

A las primeras horas del 7 de noviembre, el Almirante López dispuso el zarpe inmediato de la flota. El Prat abandonó las abrigadas aguas de San Quintín, cruzó el proceloso golfo de Penas con el tiempo en franca descomposición. Se internó en los canales reservados, carentes de ayudas a la navegación e indiscretas naves comerciales en tránsito. A algunas millas de distancia, la fragata Lynch se varó en una roca desconocida en el canal Albatros destruyéndole la hélice de babor; la unidad estuvo obligada retornar a Talcahuano para entrar a dique y subsanar la avería. El crucero recaló a bahía Corbeta Papudo y fondeó a la gira frente a la planta de la Compañía de Acero del Pacífico (CAP) en Guarello a las 08:15 del 8, los vientos reinantes alcanzaban rachas de 60 nudos impidiendo aproximarse al muelle para amarrarse a su costado. Al día siguiente, se levó anclas, luego se navegó por los canales comerciales y el Estrecho de Magallanes en demanda de Porvenir. En el fondeadero se atracó al YON MONTT en la madrugada del 10. En cada ocasión que la unidad estaba al costado del petrolero se conectaban los chorizos para rellenar combustible y mantener el nivel al máximo posible. (En el Montt participé en las reparaciones de garantía del astillero constructor en Saint - Nazaire en 1957). La Escuadra creó un método para recibir correspondencia oficial y particular mediante bolsas impermeables lanzadas por avión y recogida por embarcación; esta medida redundó en ampliar las informaciones sobre la evolución del incordio del Beagle a través de las noticias de la prensa y también incrementó el bienestar del personal al recibir correspondencia de sus familiares.

Los días 12 y 13 de noviembre, los buques se dedicaron, en conjunto o individual, a recorrer y reconocer los tortuosos canales de acceso desde los fondeaderos al mar abierto, el crucero regresó a su habitual amarradero al crepúsculo del 13. En ese período se pintó de gris todas las superficies en cubierta de color blanco disminuyendo su detección visual desde el aire. Al S. del Golfo de Penas el crucero observó como de costumbre el más alto grado de alistamiento antiaéreo y estuvo listo a zarpar con 30 minutos de aviso.



En esa época, las negociaciones sobre el Beagle se reiniciaron a nivel Ministro de Relaciones y se coordinó una visita a Buenos Aires del Canciller Hernán Cubillos para el próximo 12 de diciembre. Lo anterior distendió temporalmente la tirantez de relaciones entre Chile y Argentina. Ante esta circunstancia, se dispuso el regreso de la Escuadra, sin apresuramientos y con previa recalada por Punta Arenas, mostrando su presencia. El crucero atravesó el angosto y correntoso paso Shag el 14, tomó el recto y hermoso Gabriel y Cascada para surgir en un puerto al oriente de la isla Dawson al atardecer del mismo día. Apenas pasada la medianoche se levó anclas con destino a Punta Arenas. Una vez terminado los honores de cañón a las insignias navales y militares, el Prat se aproximó y pasó las espías para asegurar su costado de Estribor al muelle Fiscal; en ese sitio, se recibieron las visitas protocolares de las autoridades de la zona.



En Punta Arenas se pudo advertir que: “los preparativos militares se intensificaban. Por su envergadura habían alterado el ritmo normal de la vida en la zona. Por donde se transitaba se vía la presencia de uniformados. Uno miraba los vehículos militares en la calles y estaban todos tapados con mallas de camuflaje. Se veía un ambiente distinto. Había mucha Infantería de Marina”¹⁰ Sin embargo, la población se mostraba tranquila y con firme voluntad para superar la emergencia. Además, demostraban su afectuoso aprecio ante los hombres destinados a defenderlos.

Otro aspecto destacable, radicó en el nuevo material de vuelo adquirido para la Aviación Naval en Brasil, España y Francia puesto en servicio a fines de 1978: aviones de exploración aeromarítima P.111, aviones de transportes CASA 212 y helicópteros Allouette III, los que se unieron a los C.95 y otras aeronaves. Los P.111 integraron el Escuadrón de Exploración VP.1 asignado a la III Zona Naval y los Allouette III al Escuadrón HS2 a la Escuadra. Todas las aeronaves desempeñaron un papel crucial durante los álgidos días cúspide de la crisis gracias al espíritu de sacrificio y profesionalismo del personal de vuelo.

Como la situación política con Argentina tendía a estabilizarse, la Escuadra procedió a abandonar la región sin mayor prisa el 23 al atardecer. En atención que su presencia en la zona era pública, se navegó por los concurridos y conocidos canales comerciales. Navegando un tramo del track se recibieron informaciones perturbadoras; en consecuencia, se retromarchó y el conjunto ancló en la abrigada y espaciosa bahía Año Nuevo a mediodía del 25. Disipado el horizonte diplomático, el buque insignia reinició el avance hacia el N. en la madrugada del 29. Tras una breve escala en Talcahuano, se arribó al puerto base, donde el Prat ocupó su sitio de amarre en el molo de abrigo el 3 de diciembre.

El segundo período de entrenamiento en el Teatro de Operaciones Austral revistió una extraordinaria relevancia operativa tanto a nivel de unidades individuales como también agrupación táctica incluyendo los helicópteros embarcados. Familiarizó a los equipos de puente y CIC, recientemente completados, para navegar con fluidez por los laberínticos y correntosos canales reservados incluyendo sus accesos oceánicos, en cualquier condición de tiempo y visibilidad. Comprobó la capacidad de la Escuadra para operar con eficiencia en la rigurosa zona extrema azotada por frecuentes temporales. Se mejoró la capacidad de apoyo brindado por los fondeaderos

de guerra. Los ejercicios de tiro se practicaron enfatizando el combate nocturno en el área prevista para las operaciones. Se crearon y verificaron con prácticas en la mar los dispositivos más adecuados orientados a enfrentar encuentros misileros con la Flota de Alta Mar. El Almirante López se refirió al tema: “Un notable mejoramiento en el rendimiento de los encuentros tácticos, que repetidamente se llevaron a cabo, obteniendo valiosas experiencias al efectuarle en las condiciones reales del teatro de operaciones, y percibiendo en las dotaciones un gran entusiasmo y deseos manifiestos, aunque reprimidos, de llegar pronto a una medición de fuerzas”¹¹ El personal, sin excepciones, se encontraba convencido de la justicia de la causa por la cual luchaba y de la gravitación de las tradiciones navales exteriorizando entusiasmo y patriotismo ante futuras operaciones de combate.

El crucero se mantuvo listo para el zarpe con 4 horas de aviso, parte del armamento antiaéreo se hallaba cubierto. En la rutina diaria se hacían ejercicios diversos de comunicaciones visuales e inter CIC. Asimismo, se observaban estrictas medidas contra el sabotaje. El régimen de franco para la dotación se conservó inalterable con las medidas precautorias necesarias para asegurar, en lo posible, su concurrencia a bordo en emergencia. Al personal se le otorgó permisos en grupos reducidos. El relevo de 2º Comandante se realizó el 5 de diciembre con las formalidades reglamentarias; el Capitán de Fragata D. Sergio O’Ryan, destinado a la Esmeralda como Comandante, le entregó el cargo al jefe del mismo grado D. Jorge Martínez Busch.

El Servicio de Inteligencia Naval informó el zarpe de Flomar el 9 de diciembre y de indicios sobre una posible operación de proyección con el objeto de ocupar islas del Beagle. En este ambiente, plétórico de incertidumbre, se cumplió la esperada cita de Cancilleres en Buenos Aires el 12 de diciembre, la intención era designar un mediador para solucionar la grave crisis. Si la negociación fracasaba se debía hacer frente a la inevitable alternativa: el conflicto armado.

En esa misma fecha, el Almirante López concurrió a Santiago citado por el Comandante en Jefe de la Armada. El Estado Mayor General le expuso una completa apreciación sobre la situación político-estratégica vigente, en particular del Teatro de Operaciones Austral. El Almirante Merino aseveró, si fracasaba la Reunión de Cancilleres en curso, el enfrentamiento bélico restaba como la única alternativa válida para desbaratar las agresivas pretensiones trasandinas. La Escuadra jugaba el papel estelar en la justa a sobrevenir.

El Almirante López se reintegró al buque insignia, informó a los Comandantes sobre los resultados de su visita a la capital y dispuso los preparativos finales para el inminente zarpe al Sur. Las instrucciones recibidas indicaban que la fuerza debía navegar fraccionada y mantenerse a la altura del tormentoso golfo de Penas en espera de recibir la orden de estacionarse en la posición estratégica Magallanes. Los integrantes de la flota eran el crucero Prat, los destructores misileros Williams y Riveros, las fragatas misileras Lynch y Condell, y los destructores Portales, Zenteno, Blanco y Cochrane; el petrolero Araucano y el escampavía Yelcho, estos últimos componían el Grupo de Apoyo Logístico (GAL). El crucero largó sus amarras del molo a medianoche del 12. La dotación, enterada del propósito de la comisión evidenciaba su entusiasmo y decisión, los llamados a zafarranchos y ejercicios se hacían con extraordinaria prontitud y agilidad. Al día siguiente en la

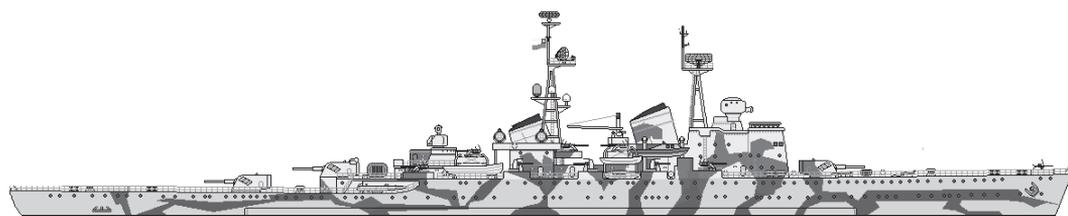




tarde pasó espías al molo 500 donde se atracó, rellenó los niveles para suplir los últimos consumos. En esta escala, regresaron a bordo 2 tripulantes con permiso, quienes utilizaron diversos medios para reintegrarse, uno de ellos empleó una avioneta. Durante el año, la dotación del crucero no registró deserción alguna. En la alborada del 14 abandonó la Bahía de Concepción en demanda del canal Chacao y desde el Corcovado navegó a 250 millas de costa para impedir ataques aéreos adversarios, asimismo se aumentó la velocidad del conjunto a 23 nudos para abreviar el tiempo de tránsito. En este tramo, el Almirante López mandó realizar el camuflaje de las unidades, se comenzó el pintado de la blanca cubierta de tecla del Prat y superestructuras según los diagramas existente en los archivos y la imaginación de la tripulación. Esta medida, de apariencia trivial en la época electrónica, tuvo un tremendo impacto psicológico en la dotación, era un indicio innegable de la proximidad del combate naval cuantas veces practicado. La tripulación abordó la tarea del pintado con manifiesta alegría demostrando su voluntad de ir sin vacilación a la guerra. La Escuadra se internó en los canales reservados y el buque insignia, al ocaso del 17, se emplazó al costado del YON MONTT comenzando la faena de combustible de inmediato. Fondearon en Porvenir el Grupo de Tarea Bravo o Bronce formado por los buques misileros y el Prat. El otro Grupo, Alfa o Acero, estaba integrado por los destructores artilleros y el crucero Latorre aún ausente debido a problemas en su planta propulsora.

En esta ocasión, se ordenó el alistamiento de las unidades para el combate, lo que significó remover y desembarcar todos los elementos superfluos e inflamables, en particular, de las cámaras y habitabilidad. Toda esta impedimenta se depositó en el YON MONTT junto con las embarcaciones menores con la excepción de aquellas aparejadas en los pescantes.

La posición estratégica Magallanes, con sus fondeaderos de guerra, permitía a los buques de la Escuadra permanecer en aguas abrigadas en las proximidades del área de operaciones por largos períodos de tiempo. Las plantas propulsoras se mantenían detenidas aunque listas a ponerse en marcha de inmediato o con breves plazos de aviso, ahorrando combustible, consumos y repuestos. Lo mismo sucedía con las máquinas auxiliares, motores, equipos electrónicos y de control. Además, se podían efectuar trabajos de mantención y reparaciones menores para conservar la eficiencia de la unidad. El personal, a su vez, en relativo descanso, realizaba ejercicios y zafarranchos en beneficio de la capacidad combativa. Las acantiladas costas, el reducido espacio de los puertos y el continuo paso de frentes de mal tiempo brindaban cierta seguridad ante la amenaza aérea. Los accidentados canales con sus bajas profundidades neutralizaban el peligro submarino. En tanto Flomar, estaba obligada a permanecer en movimiento soportando un mar tempestuoso con un clima riguroso.



El crucero Latorre se incorporó a la Escuadra el 17, obreros de ASMAR aún trabajaban a bordo finiquitando la prolongada recuperación de la planta propulsora. Su integración reforzaba de modo significativo el poder ofensivo del principal órgano de maniobra. La unidad tenía como tarea conducir la agrupación Acero destinada a destruir el dispositivo anfibio trasandino. Ejercía el mando el Capitán de Navío D. Sergio Sánchez Luna, cuarto compañero de la promoción presente en la flota.

En otra área del Teatro, en Punta Arenas se concentraban los medios de la Aviación Naval asignados a la Tercera Zona, entre ellos aeronaves P111, C95 y CS12 todos equipados con radares de exploración o meteorológicos con aptitud para detectar blancos de superficie. Un P111, operando al límite de su alcance, evidenció a Flomar en formación circular en las proximidades de las Falklands el 14 de diciembre. Al otro día, un CS12 (transporte) operando desde puerto Williams transmitió el siguiente mensaje a las 14:40 horas: “Estamos en L55°55’S y G63°48’W, somos interceptado por un A-4Q, regresamos al nido”¹² El radar del avión había detectado a Flomar a unas 50 millas de distancia, eludió la persecución de un caza adversario penetrando con rapidez en una densa nube. Era un peligroso juego del gato y el ratón, pero en esta ocasión el ratón era muy lento. Otro CS12, a plena luz del día 19, explorando a baja altura sobre el paralelo de la isla Picton hacia el oriente, sobrevoló al portaaviones 25 de mayo en faena de reabastecimiento de combustible, con un petrolero mercante a su costado, alrededor de 1645 y en aproximadamente L54°30’S y G60°50’W. El avión transporte eludió la persecución de un A4Q lanzado por el CV. Estas valiosas informaciones eran transmitidas a la Escuadra vía difusión por la Tercera Zona Naval, además de estar en permanente escucha en la frecuencia de las aeronaves. Según estas informaciones, Flomar se mantenía orbitando a la altura del paralelo de las islas de Los Estados y a unas 250 millas al O. de la boca oriental del Beagle fuera del alcance de los cazabombarderos de la Fuerza Aérea de Chile (FACH).

El Gobierno de Chile poseía evidencias de los planes de guerra argentinos y de la inminencia de un asalto anfibio contra las islas del Beagle en demanda de su captura. El aludido ataque era la señal de iniciación de un conflicto generalizado entre ambos países. A las primeras horas del 19, la Comandancia en Jefe de la Armada transmitió un mensaje preparatorio relativo al rompimiento de las hostilidades por nuestros vecinos en las próximas horas. A las 10:20, la Insignia recibió la orden ejecutiva de oponerse a las acciones enemigas. El Almirante López citó a una reunión de Comandantes a fin de revisar la evolución de los acontecimientos y señalar la idea general de maniobra a ejecutar para alcanzar la victoria en el próximo encuentro naval. El Jefe del Estado Mayor Comandante Rivera comentó: “La reunión fue solemne y se apreció la férrea decisión y voluntad de cada uno de los comandantes de los buques. El Almirante López, en forma muy clara y elocuente dejó que había llegado al momento de la verdad. La Armada nos ha preparado para ganar la guerra en el mar. Hemos adquirido un compromiso con la institución y con el país y no cabe duda de que no lo defraudaremos”¹³ Terminada la reunión, en un diálogo informal y amistoso, el Almirante López me preguntó si el crucero podía navegar de noche por los estrechos y accidentados pasajes de acceso a mar abierto. Le aseguré tener la certeza más absoluta de hacerlo

12 Francisco Martínez Villarroel. El Albatros Dorado en el Beagle. Revista de Marina. Valparaíso. 2003. pág.45.

13 Patricia Arancibia Clavel - Francisco Bulnes Serrano La Escuadra en Acción Grijalbo. Santiago. 2004. pág.305.



sin inconvenientes; me avalaban el conocimiento adquirido por años en la región, el riguroso entrenamiento y la calidad profesional de los equipos de puente y CIC. En esa oportunidad le agregué con resolución: los argentinos ahora van a saber cuántos pares son tres moscas.

La agrupación Bronce se marchó de Porvenir al atardecer del 19 de diciembre en línea de la fila para transitar los canales. El Prat se desabraco del costado del Montt a las 18:30, soplaban un fuerte viento del O. con rachas de hasta 60 nudos. El buque ocupó la posición 3 de la línea de la fila y se encaminó hacia la alta mar. Durante el trayecto, el equipo de puente y la CIC controlaban y determinaba la situación del buque con ayuda del radar. En el puente de mando, aprovechaba mi buena visión nocturna, la que me permitía distinguir con relativa claridad el contorno del canal y verificaba a ojo desnudo hacia dónde dirigía su proa el crucero. Al alborar el miércoles 20, el Prat se desplazaba por aguas abiertas, en esa condición tomé el micrófono del sistema de difusión general y comuniqué: “Habla el Comandante, en adelante, todo zafarrancho es real”. El puente de mando del buque se hallaba a unos 10 metros de la cubierta y alejado de los reducidos accesos a las acomodaciones del personal protegidas por planchas de acero. A pesar de estos obstáculos, se escuchó un estruendoso ¡Viva Chile!. Representaba el poderoso rugido de guerreros listos para la lucha en defensa de sus justos derechos amagados. Como siempre, me sentí profundamente orgulloso y seguro de mi tripulación; no me cabía duda alguna sobre su valeroso comportamiento en un eventual enfrentamiento.

El Prat navegaba a 20 nudos, compartimentaje en condición Z, silencio radiotelegráfico y electrónico, armamento y controles parcialmente cubiertos y listos para romper el fuego. Las condiciones de mar, visibilidad y tiempo se mantenían regulares. La Escuadra dispuso la adopción de una formación antisubmarina, con el buque insignia como guía en posición central, los helicópteros ejecutaban exploración aerotáctica cubriendo el avance de la fuerza. Alrededor de las 04:00 horas los vigías avistaron una luz blanca por la amura de estribor y a unos 40° de elevación sobre el horizonte, se tocó “Zafarrancho de Combate”, el que se cumplió al instante. La luz se clasificó como globo sonda meteorológico y sirvió para verificar la extraordinaria fluidez en cubrir los puestos y quedar en condiciones de combate. Una hora más tarde se observó a la división Acero aproximándose por la aleta de babor a alta velocidad. La CIC de la fragata Lynch detectó emisiones de un radar del crucero Belgrano aún cuando débiles por la lejanía. La Escuadra ordenó aumentar el andar a 25 nudos y formar el dispositivo para un encuentro misilero. La exploración aeromarítima informó que Flomar transitaba por un área azotada por un temporal impidiéndole la operación de la aviación embarcada y luego ésta retromarchó para capear la mar gruesa. A la altura de las desoladas islas Diego Ramírez, la Fuerza retornó a los fondeaderos de guerra para proseguir la espera. El Almirante López concluyó: “Los buques chilenos, una vez confirmado este desplazamiento al Norte de Flomar, que hacía imposible trabarla en combate, regresaron al abrigo de sus fondeaderos, donde llegaron al atardecer de ese mismo día, con un profundo sentimiento de frustración”.¹⁴ El crucero se amarró al costado del YON Montt a las 23:00 horas y de inmediato se reabasteció de combustible. Una vez alcanzado el máximo nivel de petróleo se desabraco del costado del YON y fondeó a la gira en Tercer Grado de Alistamiento y listo para zarpar de inmediato.

La Crisis del Beagle seguía incontrolable, la prensa local e internacional se hacía eco de trascendidos y rumores alarmantes. El embajador argentino ante las Naciones Unidas (ONU) presentó una nota al Consejo de Seguridad el jueves 21, acusaba a Chile de haber ocupado militarmente las islas en litigio. En tanto, la Cancillería de Santiago, invocando el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), solicitó a la Organización de Estados Americanos (OEA) una reunión urgente de la Asamblea con el propósito de dictar medidas ante una inminente agresión de Argentina. El único rayo de esperanza en este negro panorama lo aportó el Vaticano, el Papa intervino a través de sus Nuncios: “En la jornada de ayer (21), y ante noticias cada vez más alarmantes ante la gravedad de los hechos, pues muchos temían que la situación se precipitara en forma inminente, he hecho conocer a las partes mi disposición. Es más, mi deseo es enviar a las dos capitales un representante especial mío, para obtener más directas y concretas informaciones sobre las posiciones, y para examinar y buscar juntos la posibilidad de un honorable arreglo pacífico al problema”¹⁵



A nivel regional, las componentes terrestres y aéreas del Teatro de Operaciones Austral estaban desplegadas y listas a entrar en combate. La Tercera Zona Naval había completado, con antelación, el despliegue de las fuerzas navales, terrestres y aéreas asignadas para rechazar la ofensiva trasandina a través del mar en su jurisdicción. Torpederas, transportes, barcasas y patrulleros ocultos en sus atracaderos aguardaban la señal para destruir al enemigo. Los infantes de marina parapetados en las trincheras construidas en las islas del Beagle aguardaban con las armas en sus manos el asalto anfibio para rechazarlo antes de hollar suelo nacional. Las aeronaves se relevaban día y noche a fin de mantener la situación de Flomar. Además, el submarino Simpson, en su área de patrulla, se mantenía en escucha con el propósito de captar la orden de atacar.

La agrupación Acero se mantuvo sobre las máquinas a la gira en Porvenir el jueves 21 de Diciembre; el mal tiempo, con violentas rachas de vientos, afectaba al área. Las aeronaves del Escuadrón VP-1 traqueaban a las agrupaciones argentinas volando a baja altura encubiertos por la mala visibilidad del temporal. En las proximidades de Flomar, los aviones eran iluminados por los radares de control de fuego de los destructores clase 42 equipados con misiles superficie-aire Sea-Dart de gran alcance. Los exploradores determinaron que los grupos de tarea trasandinos tomaron rumbo general O al atardecer del 21 iniciando la aproximación al Beagle. Ante este panorama, el Comandante en Jefe de la Armada ordenó a la Escuadra, en un mensaje en español sin criptografiar: “Zarpar de inmediato y entrar en combate con los argentinos”¹⁶ La intención del Almirante Merino, con este inusitado procedimiento, fue advertir a Buenos Aires del elevado costo de la aventura bélica a emprender, pues las FFAA. chilenas iban a oponerse con decisión sin importar los sacrificios a soportar.

El Prat, junto con la agrupación Bronce, abandonó el abrigado puerto Porvenir al comenzar el viernes 22. Las unidades zarparon con el propósito de transitar los sinuosos canales y así alcanzar una de las amplias bocas de acceso a las aguas abiertas, donde se arribó al amanecer. El mar estaba borrascoso; sin embargo, al crucero no le influía mayormente gracias a sus excelentes

15 Luis Alfonso Tapia. *Esta Noche la Guerra*. Ediciones de la Universidad Marítima de Chile. Viña del Mar. 1997. pág.169.

16 Patricia Arancibia Clavel - Francisco Bulnes Serrano. *La Escuadra en Acción*. Grijalbo. Santiago. 2004. pág.322.

condiciones marineras, considerable eslora y alto francobordo. En esta ocasión, la agrupación navegó escapulando la costa a alta velocidad con el propósito de reducir el tiempo de interceptación a Flomar.

En Buenos Aires, el 21 de Diciembre resultó una jornada en extremo agitada, constituía la víspera del planificado desencadenamiento de las hostilidades contra Chile. La Junta de Gobierno se reunió para reapreciar la resolución de entablar la guerra. La mayoría de la civilidad, por canales indirectos, manifestaba su disconformidad con la empresa bélica, la Patagonia argentina se despoblaba por temor de sufrir los rigores de las operaciones de los ejércitos. Estados Unidos manifestaba oficialmente su preocupación ante una eventual contienda con posibilidades de extenderse por todo el cono sur del continente. Pero lo más importante, la ocupación del Beagle iba a desatar la enérgica y tenaz oposición de las FF.AA. chilenas haciendo dudosa la conquista del objetivo estratégico. Ante estas circunstancias a la una de la madrugada del 22, se resolvió aceptar la Mediación ofrecida por el Papa Juan Pablo II. La Junta comunicó, con urgencia, esta decisión a los mandos operativos para así detener los avances y aprestos en desarrollo evitando peligrosos incidentes armados. Además, a través de los cauces diplomáticos, se dieron los primeros pasos para concretar la intervención del Vaticano.

El Escuadrón VP-1, superando las pésimas condiciones de vuelo causadas por un temporal en tránsito por el Beagle, mantuvo la situación de las fuerzas navales trasandinas durante su progreso en dirección a las islas. Pero, de la observación de sus sensores electrónicos, advirtió un radical cambio de actitud en las primeras horas del viernes 22. El portaaviones con su escolta y la división anfibia cayeron rumbo al Nor Noreste alejándose de la zona en conflicto. Más tarde, las cadenas radiales argentinas y chilenas transmitieron noticias sobre la aceptación de los Gobiernos de recibir a un enviado papal para concretar la Mediación.

La Escuadra a la altura del mítico cabo de Hornos, interrumpió su progresión hacia el campo de batalla. “La Flomar, en definitiva, había rehuido el combate; pero su retirada no se debía a la inclemencia del tiempo sino a una decisión política. Más allá de toda duda, el gobierno argentino estuvo dispuesto a conquistar con la fuerza lo que no había logrado alcanzar a través del derecho”(38) La Escuadra cumplió con una de sus más difíciles y trascendentes misiones, colaborar a ganar la paz haciendo dudar al adversario sobre su victoria; para ello requirió mostrar voluntad estratégica y no vaciló en hacerse presente al ser requerida. Luego se internó en los canales en demanda de un fondeadero de guerra de aguas quietas y se mantuvo en la región del Beagle esperando la consolidación de la Mediación. En navidad una división encabezada por el Latorre y 4 destructores se segregaron dirigiéndose hacia el N. El Prat y otras cuatro unidades esperaron en Punta Arenas hasta el 30 de Diciembre y el crucero regresó a Valparaíso el 4 de enero de 1979 poniendo fin a su participación directa en la Crisis del Beagle.



EL MAR: GENEROSA FUENTE DE INSPIRACIÓN LITERARIA

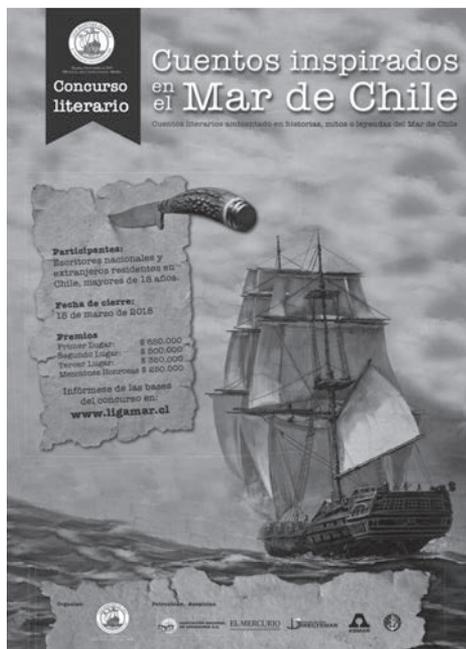
Liga Marítima de Chile



85

Más de 400 textos participaron en los concursos “Cuentos del Mar de Chile” y “200 años de la Marina Mercante”, organizados por la Liga Marítima de Chile con el fin de estimular la creación literaria enfocada en historias o cuentos marinos.

Cerca de 400 trabajos creativos inspirados en temas marinos participaron en los concursos de cuentos organizados por la Liga Marítima de Chile, denominados “Cuentos del Mar de Chile” ambientado en historias, mitos o leyendas marinas y “200 años de la Marina Mercante Chilena” sobre crónicas basadas en la actividad de la marina mercante, con el propósito de fomentar la conciencia sobre el mar.



Concuraron escritores nacionales y extranjeros residentes en Chile, mayores de 18 años, con textos inéditos de una extensión máxima de diez páginas, los que postularon a los siguientes premios y distinciones: primer Lugar: \$ 650.000 y diploma; segundo Lugar: \$ 500.00, y diploma; tercer Lugar: \$ 350.000 y diploma, más dos menciones honorosas: \$ 250.000 cada una y diploma.

Los galardonados correspondieron a los autores Juan Pablo Scroggie, con la obra “Una Cena Memorable”, en primer lugar; Pedro Arturo Osses, con “La Ballena Herida”, segundo premio y Felipe Orlando Álvarez, “Postal de una anciana frente al mar”, tercer lugar, en Cuentos del Mar.

En la categoría referida al bicentenario de la marina mercante, el jurado distinguió como ganador a Claudio Alejandro Vásquez, autor de “El hundimiento del Toltén”, en segundo lugar, Iván Soto, con “Alborada, una tragedia anunciada” y tercero, Marcelo Lillo, autor de “El Capitán y el chico del frente”.



El jurado estuvo conformado por distinguidas personalidades de la literatura y la academia, entre ellas, el exitoso escritor Guillermo Parvex, autor de “Un veterano de tres guerras”, el abogado Gastón Gauché, el escritor Marcos Concha, los historiadores Vicente Mesina y Carlos Tromben y el Director del Museo Baburizza, Rafael Torres.

Los concursos contaron con el auspicio de las empresas Puerto Valparaíso, Terminal Cerros de Valparaíso, Sociber, la Asociación Nacional de Armadores, la Dirección del Territorio Marítimo y Marina Mercante y la promoción 2001 de oficiales de la reserva naval.

En estas páginas entregamos un resumen de las creaciones galardonadas en ambos concursos. La versión completa de los textos está disponible en el sitio web de Ligamar: www.ligamar.cl

Categoría “200 años de la Marina Mercante Chilena”

“El Hundimiento del Toltén” 1° Lugar

Relato sobre el trágico fin de un buque mercante de la Compañía Sudamericana de Vapores hundido en medio de la Segunda Guerra Mundial en la costa atlántica cerca del puerto de Baltimore presuntamente por la acción de un torpedo disparado por un submarino alemán, llevándose la vida de 27 miembros de la tripulación. La nave efectuaba tráfico de carga en una compleja zona escenario de acciones bélicas entre las naciones aliadas y la marina nazi que castigaba permanentemente los convoyes adversarios. El infortunio hizo que, pese a la rigurosa neutralidad que invocaba Chile, el estruendo de torpedos hizo blanco en el Toltén a las 2:30 de la mañana del fatídico viernes 13 de marzo de 1942.

“Alborada. Una tragedia anunciada” 2° Lugar

La lucha entre el cumplimiento de la misión y las tormentosas fuerzas de la naturaleza desatadas en los mares sureños protagonizan esta historia sobre las últimas horas del carguero Toltén navegando en medio de procelosas aguas y un temporal borrascoso. La férrea determinación de su capitán por llevar, una vez más, a término exitoso su cometido chocará con la indómita naturaleza que se abatirá con toda su furia sobre la nave y los titánicos esfuerzos de sus tripulantes por hacer más que lo posible para impedir el fin que se hace inevitable. Sin embargo, el sentido del deber profesional no puede ser sobrevalorado por encima del valor de la vida arriesgando a los marinos a su mando a un destino fatal y, finalmente, cede a abandonar al “Alborada”, que sucumbe bajo potentes olas y una desenfrenada tormenta devolviendo al fondo marino el cargamento de carbón extraído con esfuerzo de centenares de brazos que llevaba en sus bodegas.

“El Capitán y el chico del frente” 3ºLugar

Es una mirada humana y reflexiva sobre el valor de la experiencia y de los tiempos pasados mejores personificados en un viejo marino de sangre germana sencillo, sin alardes, una especie de antihéroe. A través de un generoso detalle de la cotidiana vivencia con “Don Erico” el autor narra una aguda semblanza de un verdadero hombre de mar, solo curtido navegando como capitán de embarcaciones de ríos, a quien conoció siendo “el chico del frente”, siendo un joven vecino que se adentra en forma lenta, pero consistente en los aspectos más humanos de “Don Erico” captando en toda dimensión la grandeza de ese hombre simple; de un hombre hecho para el mar.

Categoría “Cuentos del Mar”

“Una Cena Memorable” 1ºLugar

El trayecto regular de un barco de pesca por los canales australes capturando preciados mariscos para desembarcarlos en Puerto Chacabuco se ve alterado por los desaciertos de un improvisado cocinero a bordo. Los avatares de la vida y la necesidad hicieron al capitán aceptar a última hora que un mochilero se convirtiera en el responsable de preparar el rancho marineramente a cambio de transporte. Algo aparentemente tan simple devino casi en un motín debido a la pésima calidad de la comida que elaboraba, lo que exasperó a la tripulación: ¡si hasta confundió la sal con el azúcar que echó a los tallarines!. El final del viaje tendrá un inesperado giro que no será gastronómico precisamente.

“La ballena herida” 2ºLugar

Una fábula sobre la solidaridad y la hermandad inspira este fantástico cuento que humaniza a un grupo de animales marinos que se unen para ayudar a una poderosa ballena alicaída por una profunda herida provocada por un arpón lanzado por mano humana. Toninas, cangrejos, gaviotas, albacoras y una minúscula lauchita de mar, se las ingeniarán para socorrer al gigante de los océanos y brindarle auxilio, curarla y, sobretodo, contagiarle alegría y optimismo. La fantasía tiene sello humano, ya que el capitán “Don Ramón” y su viejo y leal remolcador “Poderoso”, encabezarán la exitosa maniobra de socorro marino.

“Postal de una anciana frente al mar” 3ºLugar

El mar, la muerte y una mujer consumida por un implacable infortunio, lacerantes recuerdos y la tragedia de un esposo desaparecido son el centro de un relato sombrío construido por un artista pintor que intenta desentrañar la historia insondable de la protagonista. Aparentemente serán vanos los intentos del narrador por descubrir las claves de las penurias de la mujer y los retratos con los que intentó develarla no lograrán capturar la verdad profunda que se abatió sobre ella.





EMPRESAS TAYLOR

Soluciones Logísticas Marítimas Integrales



88



Desde 1965
Empresas Taylor
contribuyendo al
desarrollo económico
de la V región y el país.



IAN TAYLOR



TAYLOR LOGISTICS

Blanco 937, Piso 6 • Valparaíso, Chile • Tel.: 32 236 1000

www.empresastaylor.com

ESCUADRA NACIONAL 200 AÑOS

*Miguel A. Vergara Villalobos
Liga Marítima de Chile*



Capítulo I: “Creación de la Escuadra y campañas de la independencia (1817-1826)”

Quisiera destacar el colosal esfuerzo económico, material y humano, que significó conformar una Escuadra, prácticamente de la nada. O’Higgins comprendía perfectamente que sin una Fuerza Naval Organizada sería imposible consolidar la independencia del país. Y eso pasaba por liberar al Perú del dominio español; de ahí su decisión de organizar la Expedición Libertadora.

El primer jefe de la novel Escuadra chilena fue Manuel Blanco Encalada; su nombramiento ocurrió el 17 de septiembre de 1818, fecha que ameritaría ser considerada como el origen de la Escuadra. Su primer zarpe, el 09 de octubre del mismo año, lo coronó con un triunfo, al capturar la fragata española María Isabel, en Talcahuano.

En lo humano, otro hito importante ocurrió el 28 de noviembre de 1818, cuando arribó al país Lord Thomas Alexander Cochrane, almirante de gran prestigio en Inglaterra, contratado por Chile para asumir el mando de la naciente Escuadra. Fue una feliz decisión puesto que en los tres años que prestó sus servicios, además de conformar una verdadera Fuerza Organizada, la marcó a fuego con su impronta de audacia y decisión, que aún perduran en la Armada de Chile.

Una vez consolidada la independencia, la Marina prácticamente fue clausurada. La escasa conciencia marítima de la clase política será una constante; siempre había imponderables que terminarían conspirando para mantener un Poder Naval estable.

Capítulo II. La Escuadra durante las guerras del siglo XIX (1836-1866)

Este período se caracterizó por dos importantes conflictos: la guerra contra la Confederación Perú Boliviana y la guerra contra España.

Al estallar la guerra contra la Confederación, en 1836, Chile debió organizar una Escuadra prácticamente desde cero, pues se hallaba reducida únicamente al bergantín “Águila”. Solo la visión marítima y el tesón del ministro Diego Portales la hicieron renacer desde las cenizas. El gobierno contrajo un préstamo para adquirir buques. Pero como una Flota no se improvisa de un día para otro, no se contó oportunamente con los medios necesarios.

Una serie de afortunadas capturas y un esfuerzo bastante azaroso, permitieron conformar una Fuerza Organizada y conquistar el necesario dominio del mar. Así fue posible trasladar por vía marítima las fuerzas del general Bulnes, que triunfaría en la batalla de Yungay el 20 de enero de 1839, lo que significó el fin de la Confederación Perú-boliviana.

Terminado el conflicto, el nivel político estimó que los buques, además de innecesarios, demandaban mucho gasto. Por ello, una vez más, se decidió reducir la Marina a su mínima expresión.

Guerra contra España.

De modo que, en 1865, debimos enfrentar la guerra contra España con una raquítica Flota conformada únicamente por la corbeta “Esmeralda” y el vapor “Maipú”. Los agentes chilenos en Europa hicieron denodados esfuerzos por adquirir algún material naval para reforzarla, pero nada fructificó.

El bombardeo de Valparaíso por la Escuadra española, el 31 de marzo de 1866, fue el trágico colofón de este infausto conflicto, al que Chile ingresó por solidaridad con Perú. El resultado fue la casi desaparición de la Marina mercante chilena, porque algunos buques fueron incendiados, otros capturados y muchos cambiaron de bandera. A eso se suma la destrucción de parte importante de los Almacenes Fiscales de Valparaíso. En definitiva, esta guerra esencialmente naval, que Chile enfrentó imprudentemente mal preparado, fue un desastre para el país, del que tardó mucho tiempo en recuperarse.

Capítulo III. La Escuadra de la Guerra del Pacífico.

A fines de 1871 asumió el gobierno Federico Errázuriz Zañartu, quien se preocupó por fortalecer nuestra posición en el plano internacional. Entre otras cosas, se dispuso la construcción de los blindados, “Cochrane” y “Blanco”, más una cañonera para resguardar la colonia de Magallanes. Esto, en prevención de los conflictos vecinales que ya se avizoraban.

A principios de 1878, cuando la crisis económica internacional ya se hacía sentir, el gobierno instruyó a nuestro representante en Inglaterra, Alberto Blest Gana, para que pusiera a la venta el blindado “Cochrane”, que estaba en reparaciones en ese país. Afortunadamente los esfuerzos fracasaron, porque no hubo interesados. Retrospectivamente resulta insólita la miopía de esta medida, cuando estábamos a pocos meses de una grave crisis con Argentina y a menos de un año de la Guerra del Pacífico.

Efectivamente, en 1878, tuvimos una delicada crisis con Argentina por discrepancias en los límites de la Patagonia. La tensión escaló al punto de que ambos países despacharon sus Flotas al área del conflicto. El 06 de diciembre de 1878 se firmó el pacto Fierro-Sarratea, que entregaba el diferendo a un juicio arbitral.

Increíblemente, a las pocas semanas de haber firmado el acuerdo con Argentina, se dispuso la disolución de la Escuadra, bajo el argumento de que ya no había amenaza externa. No obstante, a los pocos días debió ser reactivada, ante la decisión de Bolivia de incrementar en 10 centavos



cada quintal de salitre exportado. Se violaba así lo acordado en el tratado de 1874, lo que sería el detonante de la Guerra del Pacífico.

Guerra del Pacífico.

De esta guerra tan solo recordemos el criticado bloqueo al entonces puerto peruano de Iquique y la tardía decisión de ir a busca a la Flota enemiga a su puerto base en el Callao. Esa decisión dio origen al glorioso combate naval de Iquique; y al importante triunfo en Punta Gruesa, el 21 de mayo de 1879. La conquista del dominio del mar se alcanzó el 08 de octubre del mismo año, en la batalla naval de Angamos, con la captura del Huáscar.

Capítulo IV. Las modernizaciones de Balmaceda al Plan Centenario (1886-1914)

Esta es una de las etapas más favorables para la Escuadra. Se percibe un constante afán de progreso y un creciente ritmo de renovación del material naval, de acuerdo a las mejores opciones disponibles y siempre adquiriendo tecnología de punta.

Durante el gobierno del presidente Balmaceda, que fue un importante motor en la renovación de la Escuadra, se decidió construir en Francia un nuevo blindado, el “Capitán Prat”; su diseño originó elogiosos comentarios en publicaciones extranjeras especializadas. Se contrató, además, la construcción de dos cruceros de 2.000 toneladas de desplazamiento. Y la adquisición en Inglaterra de dos cazatorpederos: “Lynch” y “Condell”, los que durante la revolución del 91 hundieron al blindado “Blanco Encalada”, mientras estaba fondeado en Caldera.

En el frente interno la situación política se fue gradualmente complicando hasta llegar a una cerrada oposición entre el Congreso y el presidente, que culminó con el bloqueo del presupuesto del año siguiente. Ante esto, el 01 de enero de 1891, Balmaceda declaró vigente el mismo del año anterior, lo que gatillaría el inicio de la guerra civil.

Esta revolución, junto con ser uno de los hechos trágicos de nuestra historia, es también un ejemplo de la importancia del dominio del mar. En efecto, el bando revolucionario o congresista, que contaba con el grueso de la Escuadra más un pequeño grupo de fuerzas terrestres, logró imponerse al bando gubernamental, que contaba con la lealtad del grueso del Ejército.

Entre las secuelas lamentables de esta guerra civil, se cuentan las muertes y la división entre los chilenos. Sin embargo, los vencedores supieron actuar con generosidad, pues con la llegada del Almirante Jorge Montt a la primera magistratura, se promulgaron varias leyes de amnistía y en pocos años se alcanzó la anhelada reconciliación nacional.

Durante la última década del siglo XIX, nuevamente resurgieron las tensiones con Argentina por la soberanía de la Patagonia, las que finalizaron en 1898 con el simbólico “Abrazo del Estrecho”, entre los presidentes de Chile y Argentina, Federico Errázuriz Echaurren y Julio Roca, respectivamente. Apenas terminado el abrazo, la Escuadra relajó el alto nivel de alistamiento que había alcanzado.



Necesidad de renovación

A inicios del siglo XX, el estallido de la Primera Guerra Mundial alteró seriamente el programa de adquisiciones consideradas en el denominado “Plan Centenario”. Los buques que estaban en construcción fueron requisados por el gobierno británico. Al término del conflicto, de los dos acorazados, solo pudo entregarse el “Latorre”, que por años sería un baluarte disuasivo.

Capítulo V. La Escuadra entre dos guerras mundiales

Este fue un período en que se debió convivir con las restricciones presupuestarias, la escasez de personal calificado y la falta de carbón, principal combustible de los buques. Con todo, el “Plan Centenario” continuó avanzando en la medida de lo posible.

A principios de 1918 se recibió una flotilla de seis submarinos tipo H, debido a una coyuntura favorable, porque se trataba de unidades de diseño británico, construidas en EE. UU, país que tuvo problemas para entregarlos a Inglaterra. Más tarde en 1920, ya finalizada la guerra, se concretó la adquisición del acorazado “Latorre”, muy superior a todos los de su tipo, pues contaba cañones de 14 pulgadas, en vez de las 12 estándar, lo que le permitía un mayor alcance; este buque fue un importante factor disuasivo durante los más de 30 años que estuvo en servicio.

En cuanto a la guerra, la neutralidad de Chile fue violada en noviembre de 1914, con el combate de “Coronel”, entre fuerzas navales alemanas e inglesas. Poco después el crucero alemán “Dresden”, se refugió Juan Fernández, donde fue intencionalmente hundido para evitar ser capturado por los ingleses.

En lo interno la situación política era bastante compleja. En la década del 20 hubo varias intervenciones militares; se puso fin al sistema parlamentario; y se promulgó una nueva Constitución, en 1925. La Armada no estuvo exenta a los avatares políticos. Cabe mencionar el quiebre de la jerarquía que se originó cuando el entonces Jefe de Estado, coronel Carlos Ibáñez, nombró al capitán de fragata Carlos Frödden como ministro de Marina, lo que significó el descabezamiento de parte importante del alto mando. Estas designaciones y cambios en la orgánica apuntaban a ejercer un control político más directo sobre la Armada. Como resultado, la superioridad naval y diversas reparticiones debieron trasladarse a Santiago, donde permanecerían por varias décadas.



Pero no todo fue garrote; también hubo zanahorias. En 1926, el gobierno autorizó adquirir seis destructores clase “Serrano” de 1.090 toneladas, los que serían construidos en Inglaterra. También se ordenó construir dos submarinos tipo “O”, de 1.400 toneladas, más el buque madre de submarinos, “Araucano”, de 6.500 toneladas. Todas estas unidades entraron al servicio entre los años 1928 y 1929.

Motín de las tripulaciones

El 26 de julio de 1931 cayó el régimen de Ibáñez, como consecuencia de la depresión económica del año veintinueve y el consiguiente descontento ciudadano. Entre las medidas urgentes para sanear la economía, las nuevas autoridades anunciaron la disminución de los sueldos de las FF. AA., lo que tuvo un efecto devastador en la moral de las tripulaciones de la Escuadra, que se encontraba en Coquimbo. Sería el detonante de la más grave insubordinación en la Armada.

Al anuncio de la baja de sueldos se agregó la agitación política de agentes comunistas. Se estima que el contagio revolucionario de la Escuadra pudo haberse incubado en Inglaterra, donde el acorazado “Latorre” permaneció en reparaciones, entre mayo de 1929 y abril 1931. Desde ya, la Marina Británica debió enfrentar una insurrección similar.

El motín de la Escuadra se propagó rápidamente a las reparticiones navales en Quintero, Las Salinas y, en especial, al Apostadero Naval en Talcahuano. El 03 de septiembre se plegó al motín la llamada “Escuadra del Sur”; todos los buques sitios en Talcahuano zarparon para reunirse en Coquimbo. Es decir, la totalidad de los buques de combate y auxiliares de la Marina se habían plegado al movimiento. Las negociaciones del contraalmirante Von Schroeders no tuvieron éxito.

El gobierno dispuso la intervención del Ejército que, tras breve resistencia de los amotinados, ocupó la Base naval de Talcahuano, y poco después la Escuela de Comunicaciones de Las Salinas y la Base Aeronaval de Quintero. Por su parte, la Fuerza Aérea bombardeó a los buques surtos en la bahía de Coquimbo, aunque sin mayores efectos. Estos hechos llevaron a que el movimiento empezara a quebrarse. Los buques paulatinamente se dirigieron a Valparaíso y se pusieron bajo las órdenes de sus oficiales. Hubo juicios y sanciones que, en los hechos, terminaron en nada, porque los insurrectos fueron beneficiados por una sucesión de amnistías.

La Segunda Guerra Mundial

En 1939 estalló la 2ª Guerra Mundial. Inicialmente Chile adoptó una postura de neutralidad, situación que cambió después del 07 de diciembre de 1941, con el ataque japonés a Pearl Harbour, y las consiguientes presiones de EE. UU para que nos plegáramos a la causa aliada. Finalmente, nuestro país, en enero de 1943, cedió a las presiones y rompió con las potencias del Eje. Ese mismo año empezó a llegar la asistencia militar norteamericana, principalmente para la defensa costera.



El rol de la Escuadra en este conflicto se limitó a proteger los puertos del Norte, en prevención a una incursión submarina proveniente de Japón.

Como broche de oro a su participación en la Segunda Guerra Mundial, Chile, el 13 de abril de 1945, de manera simbólica le declaró la guerra a Japón, para cumplir con el requisito exigido para participar en la constitución de la Organización de las Naciones Unidas, en San Francisco.

Capítulo VI. La Escuadra desde el término de la Segunda Guerra Mundial hasta 1974.

Al término de la 2ª GM, EE. UU surgió como la primera potencia. El otro poder emergente fue la Unión Soviética, que se enfrentaría a Occidente, generándose la llamada “Guerra Fría”, que se prolongaría hasta 1988.



Chile retomó su proyecto de adquirir dos cruceros para compensar el desbalance con Argentina. Pero la transferencia por parte de EE. UU debió esperar un par de años. En el intertanto, la Armada adquirió en Canadá un grupo de fragatas y corbetas, considerando que disponía de fondos de la “Ley de cruceros”, aprobada en 1937. Fueron las corbetas “Casma”, “Papudo” y “Chipana”, que llegaron al país en abril de 1946. Poco después, en julio del mismo año, recalaron en Valparaíso las fragatas “Covadonga”, “Baquedano” e “Iquique”. Estas unidades, que intermitentemente integraron la Escuadra, fueron los primeros buques que contaban con radar, lo que significó un importante avance tecnológico y táctico.

Las primeras transferencias de EE. UU, fueron los transportes “Pinto” y “Errázuriz”, que arribaron a Valparaíso en mayo de 1947. Posteriormente fueron transferidos los ansiados cruceros clase Brooklyn: “O’Higgins” y “Prat”, que arribaron al país en septiembre de 1951 y enero de 1952, respectivamente. La incorporación de estos buques, significó una verdadera revolución organizacional y tecnológica en la Armada.

En 1954 el acorazado Latorre, que tanto contribuyó a la disuasión, fue segregado de la Escuadra, hasta su retiro definitivo del servicio en 1958.

Incidente en islote Snipe

Probablemente por simple coincidencia, el mismo año en que el acorazado fue desguazado, Argentina provocó el incidente del islote Snipe, cuando nuestro Poder Naval estaba muy disminuido. La crisis surgió cuando ese país retiró el faro que la Armada había instalado en el islote, reemplazándolo por uno propio. De inmediato se le ordenó al Patrullero Lientur reinstalar el faro chileno. La situación escaló cuando el 09 de agosto de 1958, el destructor argentino San Juan bombardeó el islote y luego desembarcó una sección de Infantería de Marina.

Se generó así una grave crisis internacional, puesto que se había invadido territorio chileno. De inmediato se despachó nuestra débil Escuadra a la zona del conflicto. Afortunadamente el incidente se solucionó por la vía diplomática; y los infantes argentinos se retiraron de la zona. Pero se había sentado un peligroso precedente.

Década de los sesenta

En la década de los sesenta cabe mencionar el terremoto y tsunami que afectó a la zona Sur, en mayo de 1960, oportunidad en que la Escuadra participó en labores de ayuda humanitaria.

En lo operativo, se dispuso construir en Inglaterra los destructores “Williams” y “Riveros”, de 3.700 toneladas, que serían las unidades más modernas de Sudamérica. El “Williams” llegó a Chile en agosto de 1960 y el “Riveros” en septiembre de 1962.

Ese mismo año se incorporaron a la Escuadra los destructores clase Fletcher, “Blanco” y “Cochrane”, cedidos por EE. UU en calidad de préstamo, en el contexto del Pacto de Ayuda Mutua (PAM). En 1966 se recibieron bajo la misma modalidad cuatro destructores tipo APD: “Serrano”, “Orella”, “Uribe” y “Riquelme”.

Crisis de Laguna del Desierto

Entre los meses de octubre y noviembre de 1965 se produjo en la zona Sur-austral, en Laguna del Desierto, un nuevo incidente con Argentina. Esta vez su Gendarmería enfrentó a una patrulla de Carabineros, dando muerte al teniente Hernán Merino. Nuestra comparativamente débil Escuadra se desplegó a sus puertos de apresto. El conflicto no escaló por un acuerdo alcanzado entre ambos presidentes, pero dejó un sentimiento generalizado de frustración en la ciudadanía y en las FF. AA.

Gobierno de Frei Montalva

En este marco de complejas relaciones con Argentina, la situación de las FF. AA era deplorable, quizás debido a una tendencia internacionalista de la Democracia Cristiana, el partido gobernante. Los bajos sueldos causaban el retiro de muchos oficiales y personal de gente de mar altamente especializado, lo que deterioraba la capacidad operativa. La política castrense del gobierno del presidente Frei Montalva fue lamentable. Prueba de ello es que en sus seis años de gobierno hubo cuatro Comandantes en Jefe. Estos cambios fueron traumáticos, no solo porque afectaron la continuidad sino también por la forma en que se realizaron.

Durante el año 1968 el malestar por los bajos sueldos se reflejó en una presentación masiva de renuncias de oficiales. Al año siguiente, en octubre de 1969, el general Roberto Viaux, comandante en jefe de la 1ª División de Ejército, se acuarteló en el regimiento Tacna, en Santiago, exigiendo al gobierno una pronta solución a los angustiantes problemas de sueldos y la deplorable situación del material bélico. La crisis pudo ser controlada prometiendo urgentes medidas para solucionar estos graves problemas.

La Armada se vio favorecida porque en diciembre de ese mismo año, el gobierno autorizó la construcción en Gran Bretaña de dos fragatas Leander: la “Condell” y la “Lynch”; y dos submarinos de la clase Oberon: el “O’Brien” y el “Hyatt”.

Década de los setenta

En enero 1972, durante el gobierno de Salvador Allende, la disminuida Escuadra se vio fortalecida con la incorporación del crucero Latorre, de procedencia sueca, de 9.300 toneladas. Esta unidad fue un importante aporte en momentos que el país atravesaba por distantes



relaciones con EE. UU y tenía dificultades para acceder a los mercados europeos. Solo la Unión Soviética se mostraba llana a ofrecer material de guerra en condiciones muy ventajosas, ya que estaba interesada en introducir en Chile equipamiento y tecnología soviética.

El libro no entra a analizar la situación política que vivía el país en 1973; solo se refiere a lo pertinente a la Escuadra. Así, se mencionan los actos de sabotaje que ese año ocurrieron en varios buques; y los intentos de infiltración comunista, donde aparecían como instigadores el senador Carlos Altamirano y el diputado Guillermo Garretón. Se dispuso un sumario, en el que estuvieron involucrados alrededor de 62 personas de gente de mar, que hoy son conocidos como los ‘marinos demócratas’.



A fines de agosto del mismo año, los Oficiales de varios buques de la Escuadra se negaron a zarpar a ejercicios pre-Unitas. El libro dice que argumentaron la seguridad de sus familias que quedaban en tierra; mi recuerdo es que, además, se pedía la renuncia del Comandante en Jefe de la Armada. Esto muestra el nivel de relajamiento de la disciplina que existía entonces.

Todo culminó en la noche del 10 de septiembre cuando se puso en ejecución el “Plan Cochayuyo”, que para la Escuadra significaba zarpar para dar inicio a la Operación Unitas, Operación que nunca se realizó, porque a medianoche los buques retromarcharon y se dirigieron a controlar los puertos que previamente se les había asignado. Sin embargo, ya a inicios de octubre la Escuadra había retomado sus actividades normales, con un nuevo Comandante en Jefe, el contraalmirante Horacio Justiniano.

A fines del año 1974 arribaron al país, transferidos por los EE. UU., los destructores de la clase Sumner, “Portales” y “Zenteno”, una versión mejorada de los antiguos destructores Fletcher. Más importante todavía, poco antes, a fines de 1973, se incorporó la fragata “Condell”; y en mayo de 1974 la fragata “Lynch”. En marzo del mismo año regresaba ya modernizado el destructor “Williams”. Estas tres últimas unidades, al igual como lo sería más tarde el destructor Riveros, estaban equipadas con misiles Exocet. La llegada de las fragatas “Condell” y “Lynch” significó un salto cualitativo en el sistema de mantenimiento y en el entrenamiento de los buques de la Escuadra.

Crisis con Perú

En el ámbito nacional el año 1974 estuvo caracterizado por el inicio del proceso de reconstrucción del país. La preocupación de la Escuadra fue la tensa situación con Perú.

El general Juan Velazco Alvarado, que había asumido el poder en 1968 tras derrocar al presidente Fernando Belaúnde, preparó a su país para recuperar los territorios perdidos en la guerra de 1879. El impulso revanchista se atenuó cuando asumió Salvador Allende, por la cercanía ideológica que existía entre ambos mandatarios. Pero los ímpetus se renovaron cuando en Chile asumió el gobierno militar.

La estrategia chilena para neutralizar este conflicto, se orientó a estrechar lazos con Brasil y abrir negociaciones con Bolivia para un acceso al Pacífico, incluyendo un canje territorial.

También se hicieron esfuerzos con Argentina para mantener el statu quo en el diferendo del canal Beagle. Quizás lo más importante fue el derrocamiento de Velasco Alvarado, por parte del comandante en jefe del Ejército del Perú, general Morales Bermúdez, quien no compartía la idea de iniciar una guerra con Chile.

Finalizada la crisis con Perú la amenaza cambió de eje; desde el Norte giramos al Este, que es el tema que se trata en el último capítulo del libro.

Capítulo VII: La Escuadra entre la crisis del Perú al año del bicentenario (1975-2018)

Los años 1977 y 78 fueron un período de gran tensión con Argentina, ante la increíble actitud de ese país de desconocer el fallo arbitral sobre el canal Beagle.



En esencia el Laudo Arbitral, informado por su Majestad Británica del 02 de mayo de 1977, asignaba a Chile las islas Picton, Lenox y Nueva y todas las islas e islotes al Sur del Beagle. Este fallo no fue del gusto de la Junta Militar argentina presidida por el general Rafael Videla. Se inició entonces una serie de reuniones y negociaciones, en las que Argentina presionaba abiertamente, incluso con medidas de fuerza, para lograr un acuerdo político que desconociera la sentencia arbitral. El 25 de enero de 1978, de manera insólita, y unilateralmente, declaró que el Fallo Arbitral era “Insanablemente Nulo”.

La situación de Chile era muy complicada dada la manifiesta diferencia de potencial de sus FF. AA., con respecto a Argentina. Para peor, la enmienda Kennedy impuesta en 1976, vedaba la venta de armas y equipos a Chile, a lo que se agregaba el aislamiento internacional del país. Esto hacía difícil obtener material de guerra, o bien se lograba a precios altísimos.

Con todo, Chile no perdió la calma y continuó con las negociaciones, sin ceder en sus puntos de vista. Para peor, el 26 de junio de 1978, la selección argentina ganó el campeonato mundial de fútbol, lo que indujo al semanario “Siete Días” a titular en portada: “Le ganamos al mundo”. El mensaje era claro: si le ganaban al mundo, cómo no le podrían ganar a Chile.

En octubre de 1978, el canciller chileno, Hernán Cubillos, se reunió con el recientemente asumido Juan Pablo II, quien se comprometió a preocuparse del conflicto. Argentina, previo a aceptar la mediación Papal, quería asegurar una concesión territorial por parte de Chile. Su estrategia era privilegiar una solución directa, pues estimaba que su mayor estatura estratégica le permitiría obtener territorios al sur de Beagle. Incluso amenazó a Chile con que, si recurría unilateralmente a organismos internacionales, consideraría dicha acción como “casus belli”.

Con el fracaso de las conversaciones bilaterales del 12 de diciembre, se agotaron las vías pacíficas; la guerra era inminente. La invasión argentina estaba fijada para el 22 de diciembre, las 22:00 hrs. La Escuadra zarpó desde sus fondeaderos de guerra el 21, a las 19:00, para enfrentar el combate decisivo. En el intertanto, las principales fuerzas navales adversarias, en la madrugada del 22 se aproximaban a sus objetivos. A pocas horas de que ambas fuerzas estuvieran a distancia de romper el fuego, la Santa Sede logró detener la invasión, evitando una guerra fratricida. La

Escuadra regresó a Valparaíso, permaneciendo dos unidades en la zona austral. La mediación Papal no fue un proceso sencillo. Después de más de cinco años se logró el Tratado de Paz y Amistad del 29 de noviembre de 1984.

La invasión de las Falkland (Malvinas)

Estando aún en negociaciones por el tema del Beagle, el 02 de abril de 1982, Argentina sorpresivamente invadió las islas Falkland (Malvinas). Sin duda este plan estaba inserto en la confrontación con Chile, tal como lo dice el general Viola en sus memorias. Lo mismo fue ratificado por el general y geopolítico argentino, Osiris Villegas.

Chile se declaró neutral, pese a que una victoria argentina le habría sido altamente desfavorable. La situación era particularmente delicada por el acuerdo de cooperación militar que Argentina tenía con el Perú, país que le transfirió 10 aviones Mirage 5P totalmente equipados.

Durante los casi tres meses que duró este conflicto, la Escuadra se mantuvo preventivamente desplegada en la zona austral. Finalmente, Argentina perdió la guerra; y después de la derrota, su poder nacional quedó bastante disminuido, lo que posibilitó alcanzar la solución del diferendo del Beagle, en 1984.



Renovación de la flota de los años 80 hasta hoy

En los aspectos operativos del fin de siglo, el libro presenta un pormenorizado detalle de las adquisiciones realizadas para potenciar la Escuadra. Se describe la llegada de los destructores clase County en los años 80, y los importantes procesos de modernización a que fueron sometidos en Chile. A lo que se suma la incorporación de seis helicópteros pesados “Cougar, equipados para cumplir misiones antisubmarinas y lanzamiento de misiles aire-superficie AM-39.



A fines de los 90 se debió enfrentar un delicado y complejo proceso de renovación de los buques de la Escuadra, que prácticamente de manera simultánea estaban alcanzando los 40 años de vida útil. Con todo, actualmente contamos con una muy eficiente Escuadra conformada por ocho fragatas, cuatro holandesas y cuatro inglesas, en condiciones de desarrollar operaciones navales de primer nivel con las marinas más avanzadas del mundo. Al igual que con las anteriores adquisiciones, cerca de 1.500 personas entre oficiales y gente de mar estuvieron entrenándose y capacitándose en el extranjero, contribuyendo a elevar el estándar operacional de la Escuadra.

Palabras de cierre

A modo de conclusión, podemos decir que las crisis vecinales han sido una constante, que coincidentemente han surgido en momentos de nuestra mayor debilidad disuasiva. En los períodos en que nuestras FF. AA estuvieron bien equipadas y entrenadas, raramente tuvimos problemas con nuestros vecinos. Esto habría que tenerlo muy en cuenta, especialmente ahora que se discute el reemplazo de la Ley del cobre, cuyo origen se remontan a los años treinta del siglo pasado.

Finalizo esta presentación, recomendando encarecidamente este libro, que nos entrega un magnífico relato de lo que ha sido el navegar de la Escuadra. Su lectura nos permitirá comprender mejor el presente y proyectar un futuro más estable y seguro.

Vayan pues mis felicitaciones al contraalmirante Renato Valenzuela y al historiador don Piero Catagneto por esta obra, que a partir de hoy queda al conocimiento público. También mis congratulaciones al comandante en jefe de la Escuadra, por la feliz iniciativa de haber dispuesto plasmar en un libro la brillante trayectoria de estos 200 años de la siempre gloriosa e invicta Escuadra Nacional.





MUTUAL
DE SEGUROS
DE CHILE **100** AÑOS

QUEREMOS QUE TE SIENTAS SEGURO CON NOSOTROS

En la Mutual de Seguros de Chile, llevamos 100 años entregando distintas soluciones a más de 500 mil personas a lo largo de nuestro país. ¿Y sabes por qué hacemos esto? Porque nuestra misión es brindarle a nuestros asegurados la tranquilidad que necesitan en su vida y la de su familia al asegurar sus sueños. Y cuando te ayudamos a ahorrar, lo hacemos para que tus metas se transformen en realidad.

Somos gente de seguros, junto a la familia chilena desde 1919, brindándole tranquilidad, protección, fomentando el ahorro y la inversión.

Amplia
Trayectoria

desde
1919

Asegurando
a la familia chilena

Clasificación
de Riesgo

AA+

Solidez financiera
que respalda tu inversión

Cobertura
Nacional

17

Sucursales
a lo largo de Chile

Nuestros
Asegurados

+500
mil

Personas
confían en nosotros

DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES ANUALES DE LIGA MARÍTIMA

Durante el año 2018, Liga Marítima de Chile realizó las siguientes actividades:

PLAN DE MANTENIMIENTO LIGAMAR

Durante el mes de enero de 2018, se dio término a la remodelación del sector de estacionamientos interiores, con acceso a Ada. Errázuriz y se ejecutó la Primera Etapa del “Plan de Mantenimiento Ligamar 2018”, que consistió en el cambio de 400 m² de techumbre de nuestro edificio sede, reemplazando las deterioradas planchas de pizarreño por otras de mayor resistencia y fijación, se reforzaron cerchas, se limpió la losa de hormigón de cables y tuberías sin uso y se instalaron luminarias interiores. Quedó pendiente para finales del segundo semestre la Segunda etapa del Plan de Mantenimiento que contempla el pintado de las fachadas de nuestro edificio.

LANZAMIENTO DEL LIBRO “JUAN JOSÉ LATORRE: HISTORIA DE UNA VIDA PLENA”

El Lanzamiento del libro sobre Juan José Latorre, de autoría del Socio-Vicepresidente, don Patricio Reynolds Aguirre, se realizó en el Salón Independencia del Club Naval de Valparaíso, el martes 27 de marzo. Actividad que fue todo un éxito, contabilizándose la asistencia de 75 personas. El autor comprometió la entrega de 50 ejemplares del referido libro, para ser distribuido a los matrimonios asistentes a la Cena-Aniversario que la Corporación realiza en el mes de diciembre de cada año.



COLOQUIOS MARÍTIMOS

El martes 20 de Marzo se realizó, en la sede de la corporación, el coloquio marítimo “Importancia del Transporte Marítimo para Chile en el siglo XXI”, a cargo del Socio – Vicealmirante Sr. Gustavo JORDÁN Astaburuaga.



El jueves 19 de Abril, el Senador – Vicealmirante Kenneth PUGH Olavarría, expuso el tema “El límite Norte chileno. Desde la colonia a 1904”.



El martes 26 de Junio, el Auditor General de la Armada de Chile, Contraalmirante JT Sr. Cristián ARAYA Escobar, expuso el tema “Perspectivas Jurídicas, Geopolíticas y Procesales del Juicio Bolivia v/s Chile”.



El jueves 30 de Agosto, la Gerenta de Desarrollo del Consorcio TVS, Srta. Sofía GONZÁLEZ Moreno, expuso el tema “Importancia para la V Región del Proyecto Tren Valparaíso – Santiago, pasajeros y carga”.



El jueves 27 de Diciembre, el Gerente de Asuntos Públicos de la Empresa Portuaria de San Antonio (EPSA), Ingeniero Comercial Sr. Carlos MONDACA Matzen, expondrá el tema “La Aviación Naval en la Crisis del Beagle del año 1978”.



ENTREGA DE DISTINCIÓN A VOLUNTARIO DEL BOTE SALVAVIDAS DE VALPARAÍSO

En el marco de la celebración del nonagésimo tercer aniversario de la fundación del Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas de Valparaíso, el viernes 20 de Abril, Liga Marítima de Chile distinguió al voluntario Sr. Aníbal GARRIDO Durán por su destacado espíritu mariner, con un medallón Liga Marítima de Chile. La distinción le fue entregada por el Director Ejecutivo de la corporación, Capitán de Navío IM °, Sr. Renato Casas-Cordero Oddó.



PROGRAMA DE FORMACIÓN MARÍTIMA PARA PROFESORES - LIGAMAR

El martes 24 de abril y el jueves 17 de mayo, se efectuaron seminarios para los estamentos educacionales que dependían de la Dirección de Administración de Educación Municipal (DAEM) de Quintero y Viña del Mar. A este programa asistieron directores, profesores y educadores de párvulos, de enseñanza pre-básica, básica y media. Dicha formación contempló el desarrollo de tres niveles: “El Mar de Chile”, “El Hombre y el Mar” y “El Mar del Futuro”, dándose inicio en esta oportunidad al primero de estos niveles, con la respectiva acreditación en la sede de la Liga Marítima de Chile y los saludos de su Presidente. Para continuar con exposiciones sobre Cultura y Conciencia Marítima, energía, recursos, minerales y límites de nuestro Mar. En la jornada de la tarde se participó de un almuerzo en el Club Naval de Valparaíso, para culminar con una visita a las dependencias del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA) y la entrega de certificados en nuestra sede corporativa.



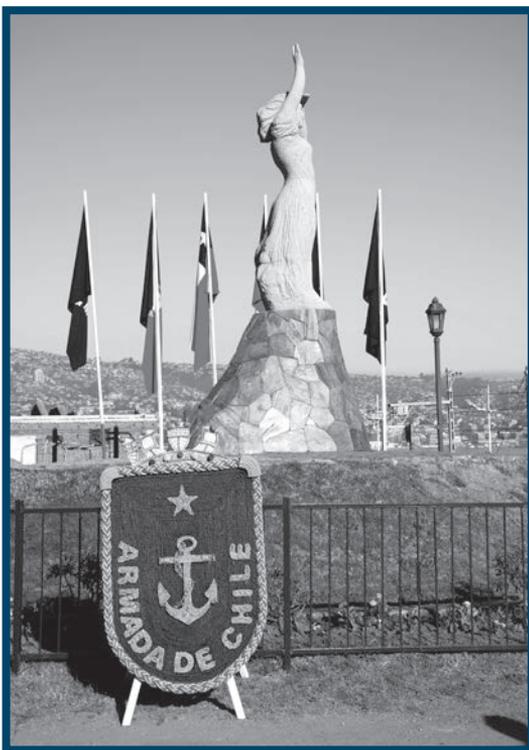
104



POTENCIAMIENTO DEL MONUMENTO DE LA MUJER DEL HOMBRE DE MAR

El viernes 5 de mayo, en el Monumento de la Mujer del Hombre de Mar, obra que constituye un importante aporte de Liga Marítima de Chile a la ciudad de Valparaíso, se celebró el día de la Familia Naval, mediante una ceremonia en conjunto con la Armada (PRIZONA) y la Municipalidad de Valparaíso (Área Parques y Jardines); donde el Presidente de la Liga hizo uso de la palabra para fundamentar el acto.





HOMENAJE A LAS GLORIAS NAVALES

El lunes 7 de Mayo, Liga Marítima rindió homenaje a las Glorias Navales con ocasión de celebrarse el centésimo trigésimo noveno aniversario del Combate Naval de Iquique.



ACTO DE CONSTITUCIÓN DEL CLÚSTER MARÍTIMO IBEROAMERICANO

Entre el miércoles 30 de mayo y el viernes 1 de junio se realizó el acto de constitución del Clúster Marítimo Iberoamericano (CMI) en Chile, de acuerdo a un programa elaborado en conjunto con el Clúster Marítimo Español (CME). Dicha iniciativa fue solicitada y financiada íntegramente por el CME. Actividad que contabilizó la asistencia de 82 personas.



ASAMBLEA EXTRAORDINARIA DE SOCIOS

El jueves 28 de junio se realizó la Asamblea Extraordinaria de Socios para tratar la reforma a los Estatutos de la Corporación. El proyecto presentado fue aprobado por la unanimidad de los 41 asistentes y representados. Para estas reformas se contó con el asesoramiento legal – profesional de nuestro socio-director Secretario, don Juan Carlos Galdámez.



CONCURSOS LITERARIOS

El día martes 10 de julio se realizó la premiación de los concursos literarios programados en el contexto de los 200 años del primer zarpe de la Escuadra Nacional y de la creación de la Marina Mercante Nacional. Esta ceremonia se realizó en el Club Naval de Valparaíso, Salón Independencia y contó con la presencia de los Directores de la Corporación, jurado que seleccionó las obras premiadas, invitados especiales y autores de las crónicas y cuentos con distinción. El socio director, don Marcos Gallardo Pastore, coordinador de esta tarea, hizo una reseña de las actividades realizadas para llevar a feliz término este concurso.



HOMENAJE A LA DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO (DGTM)

El lunes 20 de Agosto, Liga Marítima rindió homenaje a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR) con ocasión de celebrarse un nuevo aniversario de su creación.



CONCURSO DE PINTURA INFANTIL “EL MAR”

El domingo 7 de Octubre se efectuó el Concurso de Pintura Infantil “El Mar” en el muelle Prat de Valparaíso. Se presentaron 85 pinturas y los jóvenes que concursaron, participaron en cuatro categorías de acuerdo a su edad (3 a 17 años). El premio de honor “Liga Marítima de Chile” lo obtuvo la joven Ana Constanza PÉREZ Videla, de 17 años de edad, alumna del Colegio José Francisco Vergara de Viña del Mar.



CONCURSO FOTOGRÁFICO “EL MAR VISTO DESDE UN CELULAR”

Se presentaron 59 fotografías y el primer lugar lo obtuvo la joven Camila CASTRO Ossandon, de 14 años de edad, alumna del Colegio Patricio Lynch de Valparaíso.



CLÁSICO “LIGA MARÍTIMA DE CHILE

El miércoles 10 de octubre se llevó a efecto en el Valparaíso Sporting Club de Viña del Mar el Clásico “Liga Marítima de Chile”, donde nuestra corporación entregó un premio al propietario del caballo ganador, al preparador y al jinete. En esa oportunidad para difundir nuestro quehacer se realizó una breve entrevista televisiva dirigida a quienes asistieron a las carreras del día.



ASAMBLEA DE FIDALMAR

La XXXIIª Asamblea de FIDALMAR se realizó en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, entre el 15 y 19 de octubre. En esta ocasión Liga Marítima de Chile presentó la actualización de los Estatutos, mejorando su redacción y articulado y el “Plan de Desarrollo Estratégico” a ocho años plazo. La próxima Asamblea General de FIDALMAR será en octubre de 2019, en la ciudad de La Habana, Cuba.



SEMINARIO “EL MAR EN NUESTRA CONSTITUCIÓN POLÍTICA”

El jueves 22 de noviembre se realizó el Seminario denominado “El Mar en nuestra Constitución Política”, en el Club Naval de Valparaíso. Actividad que fue patrocinada por la Empresa El Mercurio de Valparaíso y el Puerto de San Antonio y fue todo un éxito, contabilizándose la asistencia de 104 personas. Se logró una importante cobertura en medios escritos de los diarios El Mercurio de Valparaíso y El Líder de San Antonio.



EXPOSICIÓN PICTÓRICA – LORD COCHRANE

El jueves 29 de noviembre se efectuó la inauguración de la Exhibición Museográfica de carácter histórico – cultural denominada “Cochrane 200”, enmarcada en las celebraciones del Bicentenario de la Armada. Exposición pictórica con pertenencias del Almirante Cochrane, cuadros y marinas clásicas alusivas a su participación en la Independencia de Chile y de América del Sur. Consideró el uso de las dependencias de la Casa Centro Cultural “Santa Rosa de Las Condes”, Santiago, el auspicio del Banco Edwards y de la Municipalidad de Las Condes. Esta ceremonia tuvo como acto central, la presentación de la Gran Banda de la Armada, que interpreto la Obertura 1812 de Tchaikowsky y la presentación de la Royal Marines Band. Consideró la asistencia de las principales autoridades del país, de descendientes de la familia Cochrane y de la Princesa Real Ana del Reino Unido. A cargo de estas iniciativas esta nuestro socio-director don Santiago Lorca González.





CENA ANIVERSARIO

La Cena de aniversario por los 104 años de la corporación, se llevó a cabo el viernes 7 de Diciembre, entre las 20:30 y 01:00 horas, en los salones Hyatt e Independencia, del 1º y 2º piso, del Club Naval de Valparaíso. La asistencia fue por adhesión con un valor único de \$ 25.000 por matrimonio, asista solo o acompañado. Se entregaron premios especiales y a todos los matrimonios, se les obsequio el Calendario corporativo año 2019 y el libro “Juan José Latorre: historia de una vida plena”.



En la oportunidad se entregaron las siguientes distinciones especiales:

- A. Distinción otorgada por la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones y Marítimas y Navales – FIDALMAR, en categoría “Con Ancla de Plata”

Con ocasión de la Trigésima Segunda Asamblea General Ordinaria celebrada en la ciudad de Buenos Aires – Argentina, el 16 de octubre de 2018, FIDALMAR, en mérito de su probada vocación Marítima, y en reconocimiento a la loable colaboración demostrada que siempre ha servido a los intereses marítimos nacionales e internacionales, dispuso otorgar la medalla en la categoría “Con Ancla de Plata” al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Don Guillermo LUTTGES Mathieu.





- B. Distinción otorgada por la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones y Marítimas y Navales – FIDALMAR, en categoría “Con Ancla de Oro”

Con ocasión de la Trigésima Segunda Asamblea General Ordinaria celebrada en la ciudad de Buenos Aires – Argentina, el 16 de octubre de 2018, FIDALMAR, en mérito de su probada vocación Marítima, y en reconocimiento a la loable colaboración demostrada que siempre ha servido a los intereses marítimos nacionales e internacionales, dispuso otorgar la medalla en la categoría “Con Ancla de Oro” al Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Don Julio LEIVA Molina.



- C. Distinción otorgada por la Liga marítima de Chile – LIGAMAR.

1. Distinción “Al Valor - 2018”.

Se otorgó esta distinción al Buzo Mariscador, don José CADÍN Valenzuela. El reconocimiento consistió en una Medalla “Al Valor - Liga Marítima de Chile”, en su categoría “Con Ancla de Oro”, más un Diploma.



2. Distinción “Destacado Historiador Marítimo - 2018”.

Se otorgó la distinción al destacado Historiador Marítimo, don Germán BRAVO Valdivieso. El reconocimiento consistió en una Medalla “Al Mérito - Liga Marítima de Chile”, en su categoría “Con Ancla de Plata”, más un Diploma.



3. Distinción “Destacado Empresario Marítimo Año 2018”.

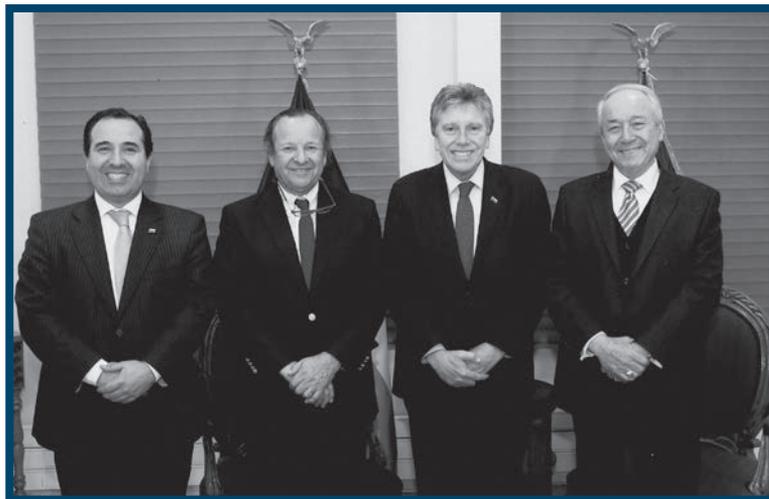
Se otorgó la distinción al destacado Empresario Marítimo, don Beltrán URENDA Salamanca. El reconocimiento consistió en una Medalla “Al Mérito - Liga Marítima de Chile”, en su categoría “Con Ancla de Plata”, más un Diploma.



INGRESO DE NUEVOS SOCIOS

Se incorporaron como Socios, 8 personas naturales y 1 Asociación Gremial.

OTRAS MIRADAS



REUNIÓN EN MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL, 29 MAYO 2018

Subsecretario para las Fuerzas Armadas, Sr. Juan Francisco Galli Basili

Director Liga Marítima de Chile, Sr. Santiago Lorca González

Ministro de Defensa Nacional, Sr. Alberto Espina Otero

Presidente de la Liga Marítima de Chile, Almirante Sr. Miguel A. Vergara Villalobos







Chile Potencia Marítima

Daniel Fernández Koprach

Presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (CAMPORT)

En un mundo cada vez más globalizado, el sector marítimo portuario cumple un rol de creciente importancia en el comercio exterior chileno. El 94% de la carga de exportaciones e importaciones se mueve actualmente por vía marítima, lo que tiene un significativo impacto en distintas actividades económicas y, por ende, en nuestro desarrollo país.

En este contexto, es clave crear un entorno favorable para el sector pueda afrontar los exigentes desafíos logísticos asociados a la actividad marítima portuaria. Como Cámara, estamos llamados a contribuir a que Chile se convierta en una potencia marítima, para lo cual es clave que nuestro país cuente con una cadena logística eficaz, que evite ineficiencias y/o costos que puedan afectar al comercio exterior en su conjunto.

Nosotros hemos identificado 6 fricciones transaccionales que deben ser gestionadas para despejar obstáculos y avanzar en la dirección correcta.

El primer desafío tiene que ver con la disponibilidad de puerto. Debido a los efectos del cambio climático, que ha generado un incremento de las marejadas y condiciones climáticas adversas, los cierres de puertos han afectado de manera creciente a la cadena logística. Un día de cierre tiene un costo de aproximadamente 8,3 millones de dólares. Por eso, proponemos estudiar el fenómeno de cambio climático, contar con modelos predictivos e instrumental adecuado y actualizar los criterios en materia de cierres parciales o totales de puertos para determinadas naves.

Una segunda fricción es la alta carga de trámites administrativos, que hoy son realizados de forma manual en los procesos de importación y exportación de cargas. En promedio, son más de 170.000 documentos mensuales, que el sector debe presentar, gestionar y aprobar. De ahí la importancia de digitalizar estos procesos, lo que agilizaría los tiempos de ejecución y aumentaría la eficiencia y productividad del sistema.

Las tarifas de servicios marítimos y la tasa de uso portuario también representan una fricción. Por una parte, la autoridad marítima cobra a las empresas navieras tarifas de servicios marítimos que se encuentran entre las más altas del mundo. Por otra parte, los puertos públicos cobran una tarifa de uso portuario (TUP), cuya recaudación está orientada a generar recursos para mejorar las condiciones de acceso a los bienes comunes de los puertos. Sin embargo, no se conoce el destino ni el nivel de reinversión de estos recursos. Por eso, proponemos racionalizar las tarifas y pagos por los servicios marítimos y de uso de bienes comunes de los puertos, de modo que reflejen los costos reales de proveer los servicios y resulten competitivas con otros países de la región, además de transparentar el destino de los recursos recaudados por la TUP.



Una cuarta fricción es la transferencia de contenedores desde las naves a los frentes de atraque. Al analizar los indicadores asociados a esta etapa de la cadena logística se percibe que los puertos nacionales se han adaptado en forma oportuna a los cambios en la industria naviera. Los indicadores asociados son comparables con aquellos de países desarrollados, por lo que se requiere seguir avanzando en la misma línea.

Los accesos a los puertos y la conectividad hacia el destino de la carga la consideramos una quinta fricción. Las redes viales de las principales ciudades-puerto sufren de alta congestión, derivada de la restringida capacidad de la infraestructura para soportar los aumentos de flujo de automóviles. Esto lleva, a su vez, al bloqueo del sistema logístico. Según nuestros cálculos, el costo de mantener la carga de contenedores inmovilizada en el sistema portuario chileno por 24 horas es de aproximadamente 3,6 millones de dólares. Junto con invertir en accesos urbanos y carreteras es fundamental implementar un sistema ferroviario eficiente para el transporte de carga desde los puertos hacia los centros de consumo.

Finalmente, el revolucionario cambio de las tendencias de consumo, asociado al incremento del comercio online, ha desafiado la distribución final de la carga, la que consideramos una última fricción. El sector debe adaptarse a la lógica del retail y sus cadenas logísticas deban cumplir con los requisitos de tracking, rapidez y menores costos que demandan los consumidores.

El conjunto de fricciones se traduce en mayores costos y pérdidas de competitividad, que como país debemos afrontar para avanzar en nuestro anhelo de convertir a Chile en una potencia marítima. Para ello, es indispensable impulsar una agenda público-privada que favorezca el desarrollo sostenible de la actividad marítima y portuaria, en beneficio del comercio exterior y del desarrollo económico y social de nuestro país.

XXXIIª Asamblea General Ordinaria de la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales – FIDALMAR. Buenos Aires, Argentina



Renato Casas-Cordero Oddó
Director Ejecutivo
Liga Marítima de Chile

Una variada gama de actividades, como visitas profesionales, encuentros con autoridades navales, visitas portuarias, entre otras, efectuaron las delegaciones participantes de la XXXIIª Asamblea General de la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales, FIDALMAR, realizada en Buenos Aires, entre el 15 y el 9 de Octubre.

Al encuentro asistieron representantes de Chile, Colombia, Cuba, Curacao, España, Perú, Uruguay y Argentina, país anfitrión. Durante el desarrollo se aprobó el Plan Estratégico de la Federación para los próximos cinco años y las modificaciones estatutarias propuestas por la Liga Marítima de Chile.

La delegación nacional estuvo encabezada por el Presidente de Ligamar y presidente de Fidalmar, Almirante Miguel Ángel Vergara Villalobos e integrada por el Vicepresidente, Patricio Reynolds Aguirre, el Director Secretario, Juan Carlos Galdámez Naranjo, el Director Tesorero, Carlos Vidal Stuardo, el Director Ejecutivo, Renato Casas-Cordero Oddó y el Asesor Pro Tempore para FIDALMAR, Enrique Trucco Delépine.

En el marco de las actividades, los delegados conocieron el rompehielos “Almirante Irizar” de la Armada Argentina. Posteriormente, el Presidente de FIDALMAR, condecoró al Jefe de Estado Mayor General de la marina trasandina, Vicealmirante I.M., José Luis Villán, con la Medalla categoría “Oro” de la organización, por su probada vocación marítima y en reconocimiento a la loable colaboración demostrada al servicio de los intereses y patrimonio marítimo.

En la primera jornada de ponencias, llevada a cabo en la Prefectura Naval Argentina, se expuso el “Plan de Desarrollo Estratégico de FIDALMAR” a cargo del Director Tesorero de la Liga Marítima de Chile, Carlos Vidal y una actualización de los Estatutos de la Federación, por el Director Secretario de Ligamar, Juan Carlos Galdámez. Asimismo, en el Congreso Nacional

argentino, el Presidente de FIDALMAR condecoró con la Medalla de la Federación, en categoría “Plata”, al Senador Miguel Ángel Pichetto, por su exitosa gestión en la aprobación y sanción de leyes en beneficio de la Marina Mercante e Industria Naval Argentina.

Las Delegaciones concurren además a la Prefectura Naval Argentina donde el Presidente de FIDALMAR, Almirante, Miguel Angel Vergara impuso la condecoración Medalla de la Asociación, en categoría “Oro”, al Prefecto General Naval, Eduardo René Scarzello por su probada vocación marítima y en reconocimiento a su loable colaboración. Igualmente, se distinguió con el Diploma de la Federación “Dama de la Mar” a la Ministra de Seguridad Argentina, Patricia Bullrich.



Más adelante, resaltó la visita profesional de los delegados a las instalaciones portuarias de Buenos Aires, donde el Presidente de FIDALMAR impuso la condecoración Medalla de la Federación, en categoría “Plata”, al Interventor de la Administración General de Puertos, Gonzalo Mortola, por su gestión modernizadora en dicho puerto.

El penúltimo día de la Asamblea se dedicó a la segunda jornada de ponencias entre las que destacaron: “Áreas marinas protegidas en espacios marítimos de su jurisdicción: realidad actual y proyección futura”, por el Presidente de la Asociación Nacional Pro Marina del Perú, Capitán de Navío (r), Jorge Guerrero; “Microorganismos y bacterias en arrecifes de coral de las costas de Curacao”, por la Presidenta de la Curacao Sail Foundation, Lourdes Ezëchiels; “Cita de los libertadores José de San Martín y Simón Bolívar en Guayaquil”, a cargo del Delegado de Colombia, Antonio Arango; “Proyecto de reconstrucción conjetural de la nao Victoria de Hernando de Magallanes”, por el Secretario General de FIDALMAR, Luis Alejandro Fariña. El Presidente del Club Náutico Internacional de Cuba, Comodoro, José Miguel Díaz expuso además informaciones sobre la realización de la próxima XXXIIIª Asamblea General de FIDALMAR.

En la sesión de clausura del encuentro se aprobó el balance, las actas y las propuestas de Ligamar de Plan de Desarrollo y nuevos estatutos de la Federación. La próxima Asamblea General Ordinaria tendrá efecto en La Habana, Cuba, en Octubre de 2019, asumiendo la Vicepresidencia el Comodoro del Club Náutico Internacional Hemingway de Cuba, José Miguel Díaz Escrich.



Informaciones a los socios de Liga Marítima de Chile

Colaboraciones de socios de revista “Mar”:

La dirección de revista “Mar” invita a los señores socios de la corporación a colaborar con un artículo que abarque exclusivamente el ámbito marítimo, para ser publicado en la edición N° 205, correspondiente al año 2019. La extensión de los artículos no deberá exceder cinco páginas de papel tamaño carta, a espacio sencillo. La dirección se reserva el derecho a publicar o no el tema recibido. Los trabajos pueden enviarse grabados en archivos digitales, mediante correo electrónico enviado a ligamarchile@gmail.com



Artículos con logotipo Liga Marítima de Chile:

Se comunica a los señores socios que deseen adquirir artículos corporativos, pueden hacerlo a través de la Secretaría:

Colleras	\$ 10.000
Corbata	\$ 5.000
Insignia de solapa	\$ 5.000
Insignia de vestón bordada	\$ 25.000
Prendedor de Corbata	\$ 10.000
Medalla de 45 centímetros	\$ 10.000
Medallón de 62 centímetros	\$ 15.000
Porta cartera para señora	\$ 10.000
Pulsera para señora	\$ 15.000

Actualización de direcciones y números de teléfono:

La corporación, en forma permanente, está haciendo llegar información mediante circulares e invitando a los señores socios a participar en los diferentes eventos que realiza en el desarrollo de sus actividades anuales. Con tal objeto, se requiere mantener los datos actualizados de dirección, teléfono y correo electrónico. Por tal razón, se solicita a los señores socios se sirvan informar los cambios que a este respecto se produzcan.

Cuota de Incorporación y Cuota Social año 2019:

Se pone en conocimiento de los señores socios, que en la Sesión de Directorio Nacional efectuada el día viernes 21 de Diciembre de 2018, se estableció el valor de la Cuota de Incorporación en \$ 40.000 y la Cuota Social correspondiente al año 2019, en \$ 30.000.

Vacaciones del personal de Liga Marítima de Chile:

Se comunica a los señores socios, que Liga Marítima de Chile permanecerá cerrada, por feriado anual de su personal, entre los días lunes 21 de Enero y viernes 22 de Febrero de 2019 inclusive.



Revista Mar

Órgano de difusión oficial de la Liga Marítima de Chile

Director

Capitán de Navío IM
Renato CASAS-CORDERO Oddó

Representante Legal

Juan Carlos GALDÁMEZ Naranjo

Dirección

Avenida Errázuriz N°471
VALPARAÍSO – CHILE

Teléfonos

32 2255179 – 32 2235280

Fax

32 2255179

Casilla postal

1345

Dirección correo electrónico

ligamarchile@gmail.com

Sitio web INTERNET

www.ligamar.cl

*Los juicios emitidos en los artículos publicados en esta revista
son de exclusiva responsabilidad de sus autores.*



www.directemar.cl / www.137.cl



ARMADA DE CHILE DIRECTEMAR

Dirección General del Territorio Marítimo
y de Marina Mercante.



APLICACIÓN DE PLAYAS



Consíguelo en el
App Store



DISPONIBLE EN
Google Play



NUEVA VERSIÓN
APP PLAYAS HABILITADAS

[Leer más](#)