
BITÁCORA DEL SOCIO

Lunes 29 de Diciembre



DICIEMBRE 2025

INDICE

NOTICIAS ASOFAR.....	2
EFEMÉRIDES.....	8
31 de diciembre de 1843 Galvarino Riveros Cárdenas es nombrado cadete de la Escuela Militar.	
SALUD.....	35
Apnea del sueño.	
CARTAS AL DIRECTOR	40
Cartas no publicadas en medios de prensa	42
MEMORIA HISTÓRICA	44
Presidente Pinochet: Mensaje de Fin de año (1978).	
CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO.....	44
Crónica de Punta Peuco N° 125: feliz Navidad 2025.	
COMENTARIO	46
Las ambiciones de Xi Jinping en áreas sensibles de América Latina: el nuevo Libro Blanco de China.	
COLUMNA.....	52
El primer cuarto del siglo XXI.	
ARTÍCULO	56
La guerra antes de la guerra.	
ARTÍCULO	66
Maniobra de la Escuadra chilena en 1978.	
ARTÍCULO	74
La guerra que no fue, gracias a la intervención de Juan Pablo II.	
DOCUMENTAL	78
1978 la guerra del Beagle.	
HISTORIA MARINERA.....	80
Vigilia de batalla.	
NOTICIA ARMADA.....	85
POSTALES DEL PASADO	88

NOTICIAS ASOFAR



MENSAJE DE FIN DE AÑO DEL PRESIDENTE DE ASOFAR

Estimados Socios,

Con los sonidos que aún resuenan de los villancicos con que celebramos la Navidad y el tronar de los fuegos artificiales que, en unos días más nos anuncian el cambio de año, les comparto esta reflexión propia de estas fechas, impregnada del espíritu de nuestras tradiciones.

Este año 2025 no ha sido un chico fácil. El ambiente sacudido por las banderas políticas que se agitaron en la búsqueda de un triunfo que no se dio para los que más bulla metieron, dio paso a una mayoría más bien silenciosa, resiliente que esperaba un cambio de rumbo. Más allá de nuestras posturas personales, la realidad es indiscutible: lo político nos afecta a todos y no debemos abstraernos de ella.

Lo concreto es que hemos llegado al final del año, con un ambiente de mayor tranquilidad general, esperanza y optimismo respecto del futuro año que se viene. Los más creyente podremos sentir que Dios ha regalado una nueva oportunidad a nuestra Patria. Otros, con un sentido de pragmatismo, podrán considerar que se dio la lógica y que el resultado era de esperarse. Lo ineludible para todos es que debemos actuar con mayor atención para consolidar una democracia fundada en la libertad, la propiedad privada, la familia y el respeto a la historia que nos precede.

Debemos continuar nuestra singladura personal, pero, esta vez, con el ojo avizor a los cambios del viento y la mar. Ya aprendimos la lección, que una breve brisa puede transformarse

en un temporal. Mantengamos la mano firme en la caña, el rumbo decidido y el motor de nuestros proyectos siempre dando avante.

*Llevar nuestro bajel a puerto seguro es una tarea individual y de todos. Nuestras familias y nuestra Patria nos lo exigen. Es nuestra responsabilidad de cara al futuro. ¡Feliz Año 2026!
Valparaíso, diciembre de 2025.*

*Marcos Gallardo Pastore
Presidente*



PUBLICACIÓN DE UNA NUEVA EDICIÓN DE LA REVISTA ESLABÓN

Le recordamos a nuestros socios que fue publicada la edición N° 15 de nuestra Revista “Eslabón”.

En este número incluimos una interesante entrevista a nuestro socio el CA Eduardo Troncoso, quien recordó su niñez y la vida en el seno de una numerosa familia; su ingreso a la Escuela Naval, su larga carrera en la Armada, con más de una anécdota e historia de vida; y, por su puesto, lo que muchos queríamos conocer, cómo se gestó su ingreso como integrante de los Huasos Quincheros. Una vida cruzada por su servicio a la patria, la música, pero por sobre todo, su amor a Dios.

Esta edición, que además contiene interesantes reportajes y artículos, fue enviada a los correos de nuestros socios, pero también se encuentra, junto con todas las ediciones anteriores, en nuestro sitio web www.asofar.cl, en la sección de Revista Eslabón, ahí en la página de inicio.

Realmente esperamos que el material enviado sea tan divertido como ha sido trabajar en él y sea un aporte al momento de leerla.



Para acceder a la revista, haga clic sobre la portada

TALLERES EDUCATIVOS DEL MUSEO MARÍTIMO NACIONAL PARA LA TEMPORADA ESTIVAL

Informamos a nuestros socios que el Museo Marítimo Nacional (MMN) ha dispuesto una programación especial de talleres de verano. Estas actividades, diseñadas por el Departamento de Educación y Mediación, tienen como objetivo fomentar el aprendizaje y la recreación de los niños y sus familias en torno a la historia y el patrimonio marítimo.

La iniciativa contempla una serie de instancias educativas que combinan creatividad y conocimiento, dirigidas a distintos rangos etarios. El cronograma de actividades es el siguiente:

- **Taller “Pintando aprendo en 3D”:** Orientado a participantes de 9 a 12 años. Se efectuará los días martes 6 y jueves 8 de enero, a las 15:00 horas. La actividad permitirá conocer la historia del bote “Sea Tomato”, ubicado en el frontis del Museo, y aplicar técnicas de pintado y terminaciones en una réplica a escala, bajo la guía de un especialista en modelismo.
- **Taller “Mi primera bitácora marinera”:** Dirigido a niños y niñas de 8 a 12 años. Se realizará los días martes 13 y jueves 15 de enero, a las 15:00 horas. Los asistentes aprenderán técnicas básicas de encuadernación para confeccionar su propia bitácora, destinada al registro de historias vinculadas al mar.
- **Taller “Pa’ mar adentro”:** Actividad familiar programada para los días martes 3 y jueves 5 de febrero, a las 15:00 horas. Mediante la técnica de teatro de sombras, se presentará el diario vivir de un pescador artesanal y el personaje “Viejo aprendiz”, con el fin de poner en valor este oficio patrimonial.
- **Taller “Desafío marítimo”:** Se llevará a cabo los días martes 10 y jueves 12 de febrero, a las 15:00 horas. Consiste en recorridos guiados por la muestra permanente, donde los participantes deberán resolver trivias y superar desafíos pedagógicos.

Una magnífica oportunidad para nosotros, nuestros hijos y nietos, en particular, si en esta temporada de verano tendremos a estos últimos de visita en la Quinta Región. La participación en los talleres no tiene costo adicional al valor de la entrada al recinto, cuyos precios son: niños y adultos mayores \$1.000, y adultos \$2.800. Debido a que los cupos son limitados, se requiere inscripción previa a través del correo electrónico educacion@museomaritimo.cl

MUSEO MARÍTIMO NACIONAL

TALLERES DE VERANO

MUSEO MARÍTIMO NACIONAL

ENERO

"PINTANDO APRENDO EN 3D"

9 A 12 AÑOS

MARTES 06 Y JUEVES 09

Los niños, junto a sus familias podrán conocer la escaudernara hazata del bote "SEA TOMATO" ubicado en el fondo de nuestro museo, además de trabajar junto al profesor de modelismo del museo marítimo nacional en las dimensiones del bote a tamaño escala de la mencionada embarcación.

"MI PRIMERA BITÁCORA MARINERA"

8 A 12 AÑOS

MARTES 12 Y JUEVES 15

Los niños con ayuda de sus acompañantes, adquirirán conocimientos, habilidades y nociones básicas para aprender el oficio de la escaudernara creando su primera bitácora marina, donde podrán plasmar sus historias y aventuras ligadas al mar.

FEBRERO

"PA MAR ADETRO"

ACTIVIDAD FAMILIAR

MARTES 03 Y JUEVES 05

¿Sabías que uno de los personajes más característicos de Valparaiso es el pescador artesanal? ¿Quieres conocer su diario vivo? Te invitamos a descubrir de una manera nueva en forma de juego de sombras, sonido, y a través del uso de la imaginación, podrás conocer este oficio patrimonial, pero eso no es todo, podrás conocer a uno en vivo y en directo: le harán el viejo aprendizaje.

"DESAFÍO MARÍTIMO"

ACTIVIDAD FAMILIAR

MARTES 10 Y JUEVES 12

¿Quieres saber de patrimonio marítimo? ¿Estás dispuesto a sumarte al desafío? En esta entretenida visita guiada por el museo, tendrás que responder a trivia para poder avanzar, pero ten cuidado, conocerás a un personaje muy especial que mantendrá huera todo lo posible para evitarte.



Únete a la Campaña



de ASOFAR

La sobrevivencia de una institución en el largo plazo depende mucho de la renovación de su dotación, que en nuestro caso es atraer nuevos socios. **UNO más UNO** te invita a presentarnos un nuevo Socio y nosotros te regalaremos nuestra nueva corbata

Contáctanos al +56942802522 - +56940999815, o escríbenos a asofar@gmail.com

¡Mis oficiales sabrán cumplir con su deber!

EFEMÉRIDES

**EL 31 DE DICIEMBRE DE 1843 GALVARINO RIVEROS CÁRDENAS ES
NOMBRADO CADETE DE LA ESCUELA MILITAR**



**Extracto de: GALVARINO RIVEROS CARDENAS HIJO ILUSTRE DE CHILOÉ
David Mahan Marchese
Publicado en Revista de Marina N° 5/1980, el 1 de octubre de 1980
Complementado con información de “Biografías” de la página web Armada
de Chile**

La paz había llegado a Chiloé hacía sólo muy poco. Sus habitantes recién aceptaban, pero con el ceño fruncido, el ver flamear la bandera de Chile en vez de la del Rey; sabían en lo íntimo de sus almas que la derrota de su líder Quintanilla era definitiva y las esperanzas de ayuda o refuerzos desde la lejana España imposibles. Otra vez florecían las tertulias

familiares y las jóvenes castellanas miraban de reojo a los bizarros tenientes del ejército chileno, que formaban parte de las fuerzas del nuevo régimen.

Uno de aquellos oficiales era particularmente considerado por las niñas casaderas chilotas; se decía que era un héroe, que había participado en el Combate de Pudeto el 13 de Enero de 1826. El Teniente, porque Teniente era dicho oficial, se llamaba José Antonio Riveros. Su gallardía, talento y dones de mando habían permitido que el Estado de Chile le designara Gobernador de Quinchao.

Las misas dominicales en su iglesia de madera y tejuelas, fueron los escenarios que permitieron al apuesto Gobernador conocer a una de las niñas más encantadoras del lugar: Mercedes.

El amor que profesaba José Antonio por su chilotita pasó sobre barreras que pudieron haber sido insuperables. El padre de Mercedes ¡caramba! era nada menos que el Coronel español don Lorenzo Cárdenas, vencedor de Mocopulli y uno de los más leales lugartenientes del legendario Quintanilla. Pero ya Chiloé era Chile y el romance culminó en el altar.

El dulce llanto infantil se escuchó ya al año del matrimonio, y el niño nacido el 2 de diciembre de 1829, fue bautizado en la Iglesia de Curaco de Vélez con el significativo nombre de Galvarino. La mirada llena de ternura de su madre, el legítimo orgullo del Gobernador por su primer hijo varón y el recuerdo del origen de sus antepasados deben, no cabe duda, haberlos hecho soñar en un porvenir privilegiado para el pequeño chilote.

II

Por desgracia, se desconocen antecedentes históricos acerca de la niñez de Galvarino y es posible suponer que sus primeras letras las aprendió en su hogar, para después asistir a la Escuela Pública de Curaco.



Vista de Curaco de Vélez

También la austera vida familiar, enmarcada por la disciplina militar en que se desenvolvía por la profesión del jefe del hogar, y el escuchar embelesado el relato de las hazañas de su padre, a la cabeza de sus hombres en las luchas de la liberación del archipiélago, hicieron predominar en su incipiente vocación por las cosas del mar el deseo de pertenecer a la Marina de Chile.

El temperamento, las actitudes decididas y atléticas del joven Riveros, su clara afición al estudio, llamaron la atención de su padre y del antiguo jefe de éste, el General Aldunate, quienes consideraron la posibilidad de que pudiese seguir la carrera militar.

Al cumplir Galvarino 13 años esa oportunidad se presentó, y adelantó al fallecer su padre en 1843. El General Aldunate, quien ocupaba una elevada posición en la capital, tomó al joven bajo su protección y en consideración de sus merecimientos lo matriculó como cadete de la Escuela Militar, que a la sazón era dirigida por el Coronel don José Luis Pereira. El 31 de diciembre de 1843 es nombrado Cadete Militar e inició sus estudios y esa fecha marca el comienzo de su brillante carrera al servicio de su patria.

En esa época la Escuela Naval se encontraba en receso y la Escuela Militar estaba encargada de la formación de los futuros oficiales, tanto del ejército como de la Armada, quienes al terminar sus estudios optaban por una de las dos instituciones armadas.

El duro régimen de estudios, las actividades físicas, el conocimiento de las ciencias y artes castrenses, fueron puliendo la personalidad del futuro Almirante. Llegado el momento de la decisión, terminados los cinco años de estudios reglamentarios, el cadete Riveros Cárdenas no dudó en el camino a seguir y el 28 de Marzo de 1848, por Decreto Supremo, fue nombrado Guardiamarina sin examen. De inmediato se embarcó en la fragata "Chile" para iniciar sus estudios práctico-profesionales. Su sueño comenzaba a convertirse en realidad; las naves de la Armada de Chile fueron desde ese instante su morada, su vida y su destino.

III

El joven oficial fue adquiriendo en forma gradual los conocimientos de navegación, cosmografía, armamentos y todos aquellos necesarios para convertirse en un marino competente. Su entusiasmo y dedicación al estudio llamaron rápidamente la atención de sus superiores y a los pocos meses de estar embarcado en la "Chile" su comandante le recomendó para que fuese becado en alguna de las marinas de los países europeos. En esos días aún se hablaba de las hazañas del Teniente Patricio Lynch en las guerras de la China, como abanderado de las fuerzas de desembarco inglesas.

Riveros no tuvo la suerte de Lynch de participar en acciones bélicas, pero el barco al que fue asignado, la fragata francesa "Poursuivant", en la que flameaba la insignia del Almirante Legoarrant de Gromelin, Jefe de la Estación Naval Francesa en el Pacífico Sur, le ofreció la oportunidad de navegar en mares huracanados y recalar en puertos de California, Hawai y en las numerosas posesiones galas de Oceanía.

El oficial extranjero no pudo ser mejor recibido en la "Poursuivant". Su comandante, el capitán Jam, durante los largos meses de internada en Valparaíso había adquirido afectuosos vínculos de amistad con los marinos chilenos. Los oficiales franceses de la fragata almirante introdujeron el deporte de la boga y casi en la misma fecha en que Riveros se embarcaba, a fines de 1849, inspeccionaron gentilmente, a solicitud del Gobierno de Chile, los planes de diseño de la fragata "Constitución", que iba a ser construida en el astillero de don Juan Duprat.

Por fin la "Poursuivant" zarpó de Valparaíso y poco a poco se fueron cumpliendo los programas de estudio del guardiamarina chileno. Su carácter seguía forjándose, su piel empezaba a endurecerse con el aire marino. Supo enfrentarse a las olas embravecidas y practicar las complejas maniobras de los barcos a vela.

En noviembre de 1850, Galvarino volvió a Valparaíso, portando con mucho orgullo un certificado de excelencia firmado por el propio Legózarant, lo que le permitió ser ascendido de inmediato a Guardiamarina examinado.

Durante el primer semestre de 1851 participó en la primera expedición hidrográfica de la Armada en el río Toltén. Riveros, en pequeñas embarcaciones, recorrió el maravilloso paisaje efectuando sondajes, describiendo la configuración de la ribera y desarrollando los complejos cálculos de rigor en estos servicios. A mediados de año culminó con éxito su comisión ascendiendo a Teniente segundo.

De esa época se conocen sus primeros retratos; era delgado, no muy alto, de expresión seria, ojos alertas, fino bigote y de aspecto general arrogante, muy propio de su edad y grado.

IV

Entre los años 1851 a 1859 desempeñó múltiples comisiones y navegó como oficial guardiero ó 2° comandante en casi todos los barcos de la Armada. Fueron diez años de fructífera actividad. El joven marino se convirtió gradualmente en un viejo lobo de mar y su personalidad se estaba moldeando como la del hombre valiente, austero, duro, inflexible en el cumplimiento del deber y en la defensa de las prerrogativas de los oficiales en el desempeño de sus cargos.

El 1° de junio de 1851 fue designado primer oficial del transporte "Infatigable", comandado por el capitán Manuel Escala, permaneciendo de estación en Magallanes, colonia que en ese entonces se vio convulsionada por los graves acontecimientos que culminaron con el alevoso asesinato del Gobernador don Benjamín Muñoz Gamero. Después de permanecer varios años en esa destinación, Riveros navegó por toda la región de los canales, una de las más difíciles del mundo, y cumplió numerosas comisiones hidrográficas.

La superioridad naval, en atención a sus méritos, lo designó el año 1857 como oficial del vapor de guerra "María Isabel", ordenado construir por Ley de 10 de agosto de 1856. En Greenhithe, Inglaterra, y en solemne ceremonia presidida por el Almirante don Manuel Blanco Encalada, Riveros con emoción vio izar el pabellón nacional con los honores de cañón correspondientes.

El regreso a Chile del "María Isabel" fue triunfal. Recaló en los principales puertos de la costa oriental de Sudamérica y arribó a Valparaíso el 22 de octubre de 1857, al mando del capitán don Jorge Bynon. Nadie imaginó el triste fin que le esperaba al gallardo vapor de guerra.

V

Perder su barco es, sin duda, la peor desgracia que le puede ocurrir a un marino, y Riveros debió soportar esa dura experiencia. Por primera vez se vio enfrentado al destino adverso, a la posibilidad de la muerte.

La comisión del comandante Bynon terminó con la entrega del "María Isabel" al Ministerio de Marina, y la superioridad naval designó para sucederle al comandante Manuel Escala, nominando al oficial Riveros como 2° comandante, coincidiendo dicha destinación con su ascenso a Teniente primero.

En los primeros días de diciembre de 1857 se ordenó al "María Isabel" zarpar hacia Magallanes, transportando abastecimientos para la colonia allí establecida, y además recorrer la región en busca del velero "San Jorge", con bandera de Cerdeña. Este navío se hallaba muy retrasado en su fecha de arribo a Valparaíso. Como se sabía que traía numeroso pasaje, incluyendo mujeres y niños, existía alarma por su suerte.

El 16 de diciembre el Teniente Riveros, que ocupaba la guardia de madrugada, descubrió en la lejanía y en medio de la bruma al "San Jorge", en la bahía llamada de la Misericordia. A las 6.15 A.M. avisó al comandante la noticia, el que reemplazó a Riveros en el puente y le ordenó aparejar un bote y dirigirse de inmediato a reconocer la barca siniestrada.

Escala ordenó "para la máquina" para permitir la maniobra que recién había señalado a Riveros cuando, exactamente a las 6.30 A.M., el barco, impulsado suavemente por la inercia, chocó con una roca desconocida que no figuraba en las cartas, comenzando a hundirse con rapidez. El comandante comprendió que no había salvación posible y muy a su pesar tuvo que dar la orden de "abandonar el barco". Riveros conocía muy bien a sus hombres; la disciplina estuvo perfecta y le correspondió organizar el traslado de la tripulación a la barca sarda, que se convertía paradójicamente en salvadora.

Los tripulantes del "San Jorge", muchos de ellos enfermos, ayudados ahora por los marinos chilenos lograron finalmente sacarlo de la bahía Misericordia, aparejarlo y zarpar a Valparaíso, arribando sin novedad el 30 de septiembre de 1858.

En su escueto parte oficial, el comandante Escala recomendó la conducta de Riveros y de toda la tripulación del "María Isabel" por su comportamiento en el desafortunado accidente.

VI

En 1859 terminó su período como oficial subalterno al ser ascendido a Capitán de Corbeta. En su nuevo rango, ahora de jefe naval, le correspondió desempeñar numerosas comisiones y varios mandos, la mayoría de ellos de la más alta responsabilidad.

Con paso lento, pero seguro, iba repletando en forma brillante su hoja de servicios. Al mando del "Constitución" le correspondió vigilar el Golfo de Arauco hasta que se hubo restablecido el orden, alterado por el movimiento revolucionario de 1859. En Septiembre de ese mismo año, y al mando del vapor "Maule", custodió la costa de Atacama y, posteriormente, participó en los ejercicios ordinarios de la escuadra que se efectuaban en la rada de Quintero.

En julio de 1860 fue designado Subdirector de la Escuela Militar y en marzo de 1861 asumió su dirección en forma interina. Luego comandó la "Esmeralda", el "Independencia" y nuevamente el "Maule". En las variadas comisiones desempeñadas al mando de estos navíos tuvo oportunidad de demostrar su espíritu militar y logró ganarse el respeto y el cariño de sus subordinados.

Durante la guerra con España, el deber, con mucho sentimiento de su parte, lo mantuvo alejado de los escenarios bélicos, pero las responsabilidades que le fueron asignadas demostraban la absoluta confianza que el mando naval le depositaba: Ayudante de la Comandancia General de Marina, encargado de la fortificación del puerto de Corral; ayudante del Ministro de Marina en la visita de la escuadra chileno-peruana al Apostadero Naval austral, y Comandante de Arsenales.

En septiembre de 1866 toma el mando del "Concepción" y en Agosto de 1867 el del "Maipú", efectuando difíciles comisiones hidrográficas y de aprovisionamiento a la colonia de Magallanes. En julio de 1868 trasborda al "Abtao" y permanece de estación en Mejillones con motivo de las graves dificultades limítrofes con Bolivia. Al mes siguiente colabora activamente en el socorro de las víctimas del violento terremoto que asoló el Sur del Perú, el 13 de agosto de 1868.

El trabajo había sido intenso, su salud se resintió y muy a su pesar tuvo que desembarcar para restablecerse físicamente. Capitán de Fragata desde el 11 de septiembre de 1865 no podía, no era aún a su personalidad permanecer inactivo, y apenas los doctores le dieron de alta vuelve a desempeñarse como Ayudante de la Comandancia General de Marina en junio de 1869, siendo comisionado en agosto para inspeccionar las Gobernaciones Marítimas del país, ascendiendo en 1870 a Capitán de Navío.

Desempeñando ese empleo es destinado a Valparaíso como Gobernador Marítimo, asumiendo ese cargo, uno de los más importantes de la Armada, el 20 de junio de 1872. Galvarino Riveros era en ese momento uno de los oficiales más distinguidos de la Marina de Chile.

VII

El movimiento marítimo y comercial de Valparaíso en 1872 era intenso. El puerto, punto de recalada obligado para centenares de navíos de todas las nacionalidades; asimismo, las escuadras de las principales potencias mantenían estaciones de aprovisionamiento y sus Almirantes aprovechaban a menudo las facilidades que existían para reparar sus naves y dar descanso a sus tripulaciones.

Toda esta febril actividad necesitaba de una organización estricta, de una vigilancia constante. Los instrumentos de navegación imprecisos y la carencia de rompeolas convertían muy peligrosa la bahía en invierno. Riveros tomaba diariamente las medidas necesarias para el funcionamiento normal del puerto principal, en ese tiempo casi la única puerta de comunicación de Chile para las actividades de comercio exterior.

Sus años de Gobernador Marítimo de Valparaíso coincidieron con el período más próspero de la ciudad. La actividad específica de su cargo no lo había alejado de Las cosas propias de la marina. Por su experiencia, era con frecuencia consultado en materias muy diversas, como proyectos de fortificaciones, organización de arsenales, prácticas de los cadetes navales; en fin, un sinnúmero de quehaceres propios de toda Armada.

Durante bastante tiempo tuvo como ayudantes a dos oficiales que, al igual que él, esperaban silenciosamente su cita con la gloria: Arturo Prat y Carlos Condell. El destino había decidido unir en forma misteriosa la vida de estos tres hombres.

¿Cuánto habrán aprendido de la experiencia, nobleza, sentido del deber y disciplina, estos jóvenes capitanes, del viejo lobo de mar?

VIII

Al estallar la Guerra del Pacífico en 1879, en la cual a la Armada le iba a corresponder desempeñar uno de los roles preponderantes, Riveros permaneció en su puesto de Gobernador Marítimo de Valparaíso. La superioridad no lo consideró para ocupar el mando de alguno de los blindados, ya que los capitanes López y Simpson ocupaban sus cargos en el "Blanco" y en el "Cochrane".

A pesar del Combate de Iquique y su resultado moral y material, que hizo vibrar a la nación entera de orgullo y patriotismo, las operaciones navales encomendadas al Almirante Williams no habían sido felices. La suerte le era esquiva al vencedor de Papudo; sus dramáticas peticiones para reparar sus barcos y obtener suministros se perdían en los escritorios de los ministerios santiaguinos.

El Gobierno, por un lado, presionado por sus adversarios políticos que con razón exigían la captura del "Huáscar", y por otro temeroso de la reacción de la oficialidad naval ante la eventual destitución de Williams, titubeaba. Sin embargo, el levantamiento del bloqueo de Iquique, seguido de la renuncia del Almirante, permitió al Gobierno enviarle el famoso telegrama de fecha 5 de agosto de 1879, que decía: *"En la primera oportunidad se vendrá V.S. a Santiago para dar explicación de sus actos, en especial la suspensión del bloqueo de Iquique; mientras tanto, tomará el mando de la 1a División de la Escuadra, que existe en Antofagasta, el jefe a quien corresponda. S. Urrutia"*¹.

¹ Arenas Aguirre, L. Alfredo "Encina contra Encina. (Restablecimiento de la verdad histórica sobre la Guerra del Pacífico)", p. 216. Santiago: Talleres Instituto Geográfico Militar, 1958.

La hora de Riveros estaba cerca. En un primer momento se pensó suprimir la Comandancia en Jefe de la Escuadra, pero la sólida experiencia del Almirante pesó sobre esa decisión de los políticos y se comenzó a buscar a su sucesor.



Capitán de Navío Galvarino Riveros Cárdenas

Consultado Williams al respecto, no titubeó en señalar el nombre del Capitán de Navío Galvarino Riveros Cárdenas para el puesto, decisión que honra al Almirante y refleja además su gran experiencia en el conocimiento de los hombres. El Gobierno aceptó y el 14 de septiembre de 1879, Riveros fue designado Comandante en Jefe de la Escuadra y comandante del blindado "Blanco Encalada".

Por fin se cumplía lo que tenía que cumplirse; el niño chilote, el nieto del Coronel español, el hijo del héroe patriota, el marino sin tacha, se asomaba al umbral de la gloria.

La salud del nuevo jefe no era buena y algunos de sus amigos le manifestaron si no temía en esas condiciones embarcarse para una campaña prolongada. La tradición ha recogido las impresionantes palabras con las que contestó a esas inquietudes: *"Yo no he pretendido embarcarme; pero cuando el Supremo Gobierno me llama al servicio activo y me encomienda un cargo de tan grave importancia, mi deber de marino y de ciudadano chileno me obliga a abrazarlo y a no pensar en otra cosa que en triunfar o morir en defensa de nuestra amada Patria. Haré los esfuerzos más supremos porque nuestro immaculado pabellón resplandezca cual radiante sol en América; y si por desgracia sucumbiese en la refriega, les quedará a mis conciudadanos la satisfacción de que he muerto cumpliendo con mi deber"*².

² Ahumada Moreno, Pascual "Guerra del Pacífico. Recopilación completa de todos los documentos, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia,

IX

El 20 de septiembre de 1879 zarpó la escuadra desde Valparaíso, izando Riveros su insignia en el transporte "Amazonas", integrada por el "Cochrane", "O'Higgins", "Angamos" y "Loa". En una oportunidad, los navíos de guerra escoltaban a varios transportes que conducían al Norte a 4.500 soldados ya entrenados y equipados, destinados a reforzar el ejército acantonado en Antofagasta, con miras a la futura expedición sobre Tarapacá.

XI

Con la escuadra organizada en las dos divisiones ya señaladas y sabiendo que el "Huáscar" había sido visto sin lugar a dudas entre los días 6 y 7, navegando al Norte a la altura de Coquimbo, como igualmente que siempre que fue perseguido arrancó invariablemente al Oeste por algún tiempo para enderezar en seguida su rumbo al Norte, Riveros acordó que la división pesada bajo su mando directo, compuesta por el "Blanco Encalada" y la "Covadonga", recorriese la costa hacia el Sur a una distancia de 5 a 6 millas de tierra; al mismo tiempo, la división liviana al mando del Capitán de Fragata Juan José Latorre, compuesta del "Cochrane", "O'Higgins" y "Loa", debía permanecer en crucero a la altura de Punta Angamos a 20 millas de la costa.

Según los cálculos del Comandante en Jefe, era casi seguro que si su nave insignia: *"en su avance al Sur tenía la suerte de avistar a las naves enemigas, éstas huyendo como acostumbraban, habrían forzosamente de ir a estrellarse contra la división encabezada por el blindado "Cochrane"*³.

Para el Almirante Luis Uribe Orrego el plan de operaciones no pudo: *"ser ni más sencillo ni mejor combinado"*⁴.

De acuerdo al plan diseñado, la escuadra ocupó sus posiciones tácticas en la tarde del 7 de octubre.

"A las 3.30 A.M. del día 8 y a la altura de Punta Tetas, la guardia del Blanco Encalada avistó por la proa dos humos de vapores, que parecían salir de la costa, como a reconocer a los que marchaban bajo mi mando (Riveros). La distancia a que se presentaron esas naves era de cinco millas."

"Ordené gobernar inmediatamente sobre los buques avistados, los que comenzaron a alejarse tan pronto como me dirigí sobre ellos. Esta circunstancia me hizo comprender que me hallaba en presencia de las naves enemigas, y poco más tarde la claridad del día me trajo la convicción de que el Huáscar y La Unión huían delante del Blanco Encalada."

conteniendo documentos inéditos de importancia". P. 531, Tomo 1. Valparaíso: Imprenta de F. Lathrop, 1884-1889. Ocho volúmenes.

³ Uribe Orrego, Luis "Los combates navales de la Guerra del Pacífico. 1879-1881", p. 76. Valparaíso: Imprenta La Patria, 1886.

⁴ Ídem.

"A las 8.40 A.M. el Cochrane se hallaba como a tres mil metros de distancia del Huáscar. A las 9.15 el Huáscar, siempre huyendo disparó sobre el Cochrane sus primeros cañonazos."

"Nuestro blindado no contestó. Con una serenidad digna de elogio, su comandante no se preocupó del fuego del enemigo; siguió avanzando sobre él, a fin de que los disparos del Cochrane fuesen más certeros y terribles. El combate pocos momentos después se empeñó con nutrido fuego de cañón de una y otra nave."

"El Blanco, mientras tanto, avanzaba sobre el enemigo. El Huáscar después de sostenido cañoneo con el Cochrane, dirigió su proa hacia el Blanco, haciendo algunos disparos sobre este blindado, que fueron inmediatamente contestados. Hubo un instante en que dejó de verse izada la bandera del Huáscar, y se creyó concluido el combate; pero la bandera peruana volvió a levantarse en la nave enemiga y la lucha continuó."

"El Cochrane, alejado por algún trecho del Huáscar por el movimiento que este monitor hizo sobre el Blanco, volvió otra vez sobre él y maniobrando con oportuna destreza colocó al enemigo entre dos fuegos."

"En esos momentos, el Huáscar, bajo una lluvia de proyectiles, se vio obligado a rendirse."

"Casi al terminar el combate llegó la Covadonga a tiro de cañón y alcanzó a disparar uno de sus proyectiles sobre el enemigo. Pudo observarse ya que había entrado la desmoralización en la tripulación de la nave peruana. A pesar de que su máquina seguía funcionando, como intentando todavía escapar, se veía que desde sus bordas se arrojaban al agua algunos de sus tripulantes."

"En esas circunstancias hice cesar los fuegos, y me ocupé en ordenar que se arriasen los botes de las naves más próximas para llevar oportunos auxilios a los naufragos. Desde el Blanco Encalada uno de esos botes, al mando del mayor de órdenes de la escuadra, se dirigió al Huáscar para tomar allí a los señores jefes de aquel blindado. Momentos después volvía este bote a bordo trayendo la triste noticia de que el comandante Grau había muerto arrebatado por un proyectil. Su cadáver había desaparecido. Poco después de su muerte sucumbieron también dos jefes más que lo habían reemplazado."

"La muerte del Contraalmirante peruano don Miguel Grau, ha sido, señor Comandante General, muy sentida en esta escuadra, cuyos jefes y oficiales hacían amplia justicia al patriotismo y al valor de aquel notable marino."

"Me ocupé enseguida en prestar atención preferente al trasbordo y cuidado de los heridos y prisioneros, coloqué guarnición chilena a bordo del buque rendido, y le envié inmediatamente a Mejillones de Chile."

"La conducta de los señores Jefes, oficiales y tripulación de los buques que rindieron al Huáscar, ha sido digna de todo elogio. Cuando se ven los destrozos que nuestros proyectiles

*hicieron en la nave enemiga, se comprende que los combatientes de los buques chilenos debieron tener durante el combate igual serenidad que en un tiro al blanco"*⁵.

Pero Riveros olvidó señalar en su parte oficial, que se acaba de transcribir, dos circunstancias que fueron vitales para el éxito de Angamos y que le honran como marino y demuestran su noble personalidad. La primera fue que durante la persecución inicial del "Huáscar" él deliberadamente no imprimió al "Blanco" toda la velocidad que podía rendir y así se aseguró por completo que el "Huáscar" se encontraría con los barcos de Latorre; incluso los partes peruanos señalan que Grau, al verse perseguido por el "Blanco", ordenó disminuir las revoluciones y se fue tranquilamente a dormir. La segunda circunstancia fue la de haberse incorporado resueltamente al combate que ya sostenía el "Cochrane"; este hecho permitió acortar la batalla, ahorrar sangre chilena y, lo que fue más importante, permitió que el "Huáscar" fuese capturado casi intacto. El "Cochrane", no cabe duda, habría sido capaz solo de vencer al monitor peruano, pero a riesgo de grandes averías y posiblemente con el hundimiento del "Huáscar".

El mismo día 8 de octubre el Ministro de Guerra en Campaña dirigió al Comandante en Jefe de la Escuadra la siguiente nota:

"En nombre del Supremo Gobierno de la República y en el mío, tengo el honor de felicitar muy cordialmente a V.S. y por medio de V.S. a todos los oficiales y tripulación de las naves de su mando, por el brillante éxito alcanzado en la jornada de hoy, capturando el monitor peruano Huáscar. "

*"Chile entero celebra entusiasmado a esta hora tan fausto acontecimiento. El importa para la nación no sólo un glorioso hecho de armas en que nuestros alentados marinos han probado una vez más su pericia y valor, sino también que viene a poner término a la contienda marítima en la actual guerra y queda expedita la senda por donde nuestro valeroso ejército no tardará en marchar a dar a la Patria nuevas glorias"*⁶.

Riveros contestó al día siguiente:

"He dado conocimiento en la orden del día a los señores oficiales y tripulaciones de esta escuadra de la estimable nota en que, por mi conducto, V.S. los felicita por la victoria obtenida sobre el Huáscar en el combate de ayer."

"La Marina de Chile se siente debidamente recompensada de sus fatigas y de sus esfuerzos al recibir de sus conciudadanos el general aplauso de que V.S. se hace digno órgano."

⁵ Uribe Orrego, Luis "Los combates navales de la Guerra del Pacífico. 1879-1881", p. 176. Valparaíso: Imprenta La Patria, 1886.

⁶ Ahumada Moreno, Pascual "Guerra del Pacífico. Recopilación completa de todos los documentos, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia, conteniendo documentos inéditos de importancia", p. 501, Tomo 1. Valparaíso: Imprenta de F. Lathrop, 1884-1889. Ocho volúmenes.

*"Lo que la Escuadra ha hecho sólo ha sido al estricto cumplimiento de un deber de patriotismo, y no dudan los marinos de que en muy poco tiempo más tendrán ocasión de admirar y de aplaudir las gloriosas acciones del ejército."*⁷

La nación se demoró muy poco en premiar, como era de justicia, al vencedor de Angamos y el 31 de Octubre el Presidente de la República se dirigía a la Comisión Conservadora:

*"Los largos y señalados servicios que ha prestado a la República el capitán de navío graduado don Galvarino Riveros, hacen acreedor a ese jefe al empleo de contraalmirante de la Armada Nacional"*⁸



Contraalmirante Galvarino Riveros Cárdenas

El 1° de noviembre de 1879 el Almirante Goñi comunicó oficialmente a Riveros su ascenso expresándole:

"Tengo la satisfacción de acompañar a V.S. el despacho de contraalmirante de la Armada de la República que el Supremo Gobierno, de acuerdo con la Excelentísima Comisión Conservadora, ha expedido a favor de V.S. como una merecida recompensa de sus largos y distinguidos servicios."

*"Asociándome a los sentimientos de justicia que han provocado el despacho a que me refiero, me es grato significar a V.S. mi complacencia y darle mis más cordiales parabienes"*⁹.

⁷ Ídem, p. 502, tomo 1.

⁸ Ídem

⁹ Ahumada Moreno, Pascual "Guerra del Pacífico. Recopilación completa de todos los documentos, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia,

XII

El Combate de Angamos, dirigido en forma tan brillante por el flamante Almirante, dio a Chile el dominio absoluto del mar. *"Ningún obstáculo podrá ya detener el avance de las fuerzas de mar y de tierra y Chile pudo entrever los resplandores de la victoria. Podía, desde ese momento, nuestro país, pasear libremente su bandera por el mar y transportar sus fuerzas militares, víveres, municiones y elementos con entera seguridad"*¹⁰.

El 2 de noviembre de 1879 la escuadra apoyó eficazmente el desembarco en Pisagua y el Almirante recibió instrucciones precisas de parte del Gobierno, en virtud de las cuales debía perseguir a los escasos buques peruanos aún operativos que intentaran acercarse al teatro de operaciones; bloquear Iquique, cortar el cable del telégrafo y recorrer con sus naves la costa peruana desde Tocopilla al Norte.

Riveros no descansó un segundo. El 17 de noviembre de 1879, actuando con serenidad y clara concepción táctica capturó la cañonera peruana "Pilcomayo", entregándola al servicio de la Marina de Chile en perfectas condiciones.

A las pocas semanas, estando Chile ya en posesión de Iquique, la escuadra inició el bloqueo de Arica. Después de numerosos combates con las baterías del Morro y los cañones del "Manco Capac" dicha plaza caía en poder de las fuerzas del Coronel Lagos el 6 de junio de 1880. No puede dejar de recordarse con emoción el glorioso fin del comandante del "Huáscar", don Manuel Thomson, al enfrentar temerariamente al monitor "Manco Capac" el 27 de febrero de 1880.

La seguridad en la victoria de la campaña de Tacna, el fracaso de las gestiones conciliadoras auspiciadas por el Gobierno norteamericano, y el clamor popular que exigía al Presidente Pinto la derrota completa del Perú, determinaron que se decidiera expedicionar sobre Lima. Para asegurar el éxito de las operaciones destinadas a preparar la campaña de Lima se ordenó a Riveros bloquear El Callao. El Almirante, impetuoso y valiente como era, partió a esta nueva misión, sin imaginar que sería una de las más difíciles de su carrera.

XIII

El bloqueo oficial de El Callao se inició a las 10.30 A.M. del 10 de abril de 1880, formalizado por una severa nota del Almirante al Jefe Militar y Civil del puerto. Esa fecha representaba el inicio de un período de nueve meses en que la escuadra tuvo que cumplir las tediosas tareas de todo bloqueo. La vigilia constante, el estar siempre alerta ante ataques sorpresivos, la carencia de recursos y la falta de noticias del lejano suelo patrio. La moral militar fue difícil de mantener en dicha circunstancia, pero la disciplina era el fuerte de Riveros y supo conservarla con solidez.

conteniendo documentos inéditos de importancia", p. 502, Tomo 1. Valparaíso: Imprenta de F. Lathrop, 1884-1889. Ocho volúmenes.

¹⁰ Novoa de la Fuente, Luis "Historia Naval de Chile", p. 114. Valparaíso: Imprenta Mercantil, 1934.

La actividad bélica principal se centralizó en los constantes y atrevidos bombardeos a los fuertes y a los barcos anclados bajo su amparo, especial mente a la corbeta "Unión".

También se cubrieron de gloria los oficiales y tripulantes de las torpederas de botalón, quienes sostuvieron heroicos combates en el interior de la dársena con sus similares enemigas. Todas estas operaciones eran astuta e inteligentemente dirigidas desde la nave almirante.

Dentro de este duro servicio la escuadra tuvo que soportar dos graves pérdidas; el 3 de julio y el 13 de septiembre de 1880 fueron volados con brulotes el "Loa" y la legendaria "Covadonga", respectivamente, con gran pérdida de vidas, incluyendo a sus comandantes los distinguidos Capitanes de Corbeta Guillermo Peña y Pablo de Ferrari.

A pesar de que el Almirante había ordenado por escrito, y en repetidas oportunidades, a los comandantes de los buques bloqueadores tener cuidado ante los intentos peruanos de atacarlos por sorpresa, tuvo que cargar con la responsabilidad final y encarar a los oficiales murmuradores que tenían su moral minada por el largo bloqueo.

En diciembre de 1880 parte de la escuadra, al mando directo del Almirante, transportó al ejército expedicionario sobre Lima y el 12 y 13 de enero de 1881 apoyó con los cañones de sus naves, en forma espectacular, el avance del ala izquierda del ejército chileno en las batallas de Chorrillos y Miraflores. Esta decisiva acción no fue un mero accidente, sino un cuidadoso plan de cooperación entre fuerzas de mar y tierra, preparado personalmente por Baquedano y Riveros, quienes marchaban siempre en completo acuerdo.

Las victorias de Chile en las afueras de Lima y la completa destrucción y fuga del ejército peruano permitieron por fin la rendición de El Callao y el término del largo y sacrificado bloqueo. El 18 de enero el Capitán de Navío don Patricio Lynch ocupaba el puerto. Todas las naves peruanas estaban destruidas; todos se habían rendido. El Almirante Riveros culminaba con éxito la tremenda empresa que Chile había colocado en sus manos. Le esperaban la apoteosis y la venganza de los políticos, quienes no podían soportar el verse opacados por su valentía, decisión y singular astucia.

XIV

Terminada la batalla por la ocupación de Lima el Almirante tuvo muy activa participación en los solemnes actos efectuados en Lima, Valparaíso y Santiago para celebrar la victoria. El 2 de febrero de 1881 ocupó, junto al General Baquedano, uno de los dos sitios de honor en la solemne misa de réquiem y a la vez de acción de gracias en la Catedral de Lima. La ceremonia fue muy emotiva y *“el presbítero don Salvador Donoso, enviado especialmente por el Vicario Capitular de la Diócesis de Santiago para que hiciera el panegírico de las gloriosas víctimas, subió al púlpito y al querer iniciar su hermosa alocución no pudo hacerlo porque los sollozos lo ahogaban. La concurrencia lo oyó emocionado, muchas casacas militares que cubrieron pechos serenos frente a las balas, fueron en esos momentos humedecidos por las lágrimas”*¹¹.

¹¹ Molina, Luis Adán "Guerra del Pacífico. La Marina Chilena", 194. Santiago: Imprenta Universitaria, 1920.

El Almirante tuvo la satisfacción de observar que: *"al zarpar del Callao el alegre convoy, no se veía en la bahía ningún buque a flote de la que fue la escuadra peruana, que con orgullo inusitado había desafiado a la Escuadra Chilena antes que se encontraran en la arena de los combates."*

Los marinos chilenos: *"regresaban a la Patria con la satisfacción del deber cumplido, no pocos con el germen de las dolencias que el bloqueo y las vigiliass les habían provocado y otros que faltaban habían rendido la vida por su bandera... Faltaban también los gloriosos barcos que en Iquique, en un día inmortal, sus tripulantes cumplieron con la vieja divisa de los fundadores de la República: de VENCER como en la Covadonga o MORIR como en la Esmeralda."*

"Riveros arribó a Valparaíso con su insignia izada en el Blanco Encalada, fue recibido con extraordinario entusiasmo por multitudes delirantes de orgullo patrio. Las diversas instituciones erigieron arcos triunfales en las calles y en la plaza Echaurren se erigió uno que mostraba una leyenda de profunda significación: La Marina al Ejército."¹²

El 11 de marzo de 1881, durante la lucida parada militar efectuada en Playa Ancha, el Almirante, sus oficiales y marineros recordaban con profunda emoción la proclama que les dirigiera el Presidente de la República el día anterior:

"Contralmirante, jefes, oficiales y tripulaciones de la Escuadra: "Recibid al regresar al Departamento, mi cordial felicitación. En la guerra a que fuimos provocados por las repúblicas de Bolivia y el Perú, cupo en suerte a la Marina iniciar esa serie de triunfos que ha llenado de gloria a nuestra patria y abatido a sus gratuitos enemigos."

"En la rada de Iquique, las dos naves más débiles de nuestra escuadra, dos naves que se conservaban en ella únicamente por los recursos que simbolizaban fueron acometidas por los blindados Independencia y Huáscar. La historia recuerda pocos ejemplos de heroísmos iguales al que, en ese día, dieron el inolvidable Prat, la oficialidad y tripulación de la corbeta Esmeralda; y la pericia, serenidad y valor del jefe, oficiales y tripulantes de la goleta "Covadonga, en su desigual combate con la fragata Independencia, serán para Chile uno de sus más gloriosos recuerdos."

"Angamos presenció, algunos meses después, el reñido y sangriento combate en que obligasteis al Huáscar a rendir su bandera para enarbolar en sus mástiles nuestro querido pabellón y en no muchos días después de esa memorable acción, la cañonera Pilcomayo entraba cautiva al puerto de Pisagua."

"La Unión, obligada a refugiarse dentro de la dársena del Callao esperó allí el triste fin que le estaba deparado. La marina de guerra del Perú no existe ya, y de su poderosa escuadra yacen en el fondo del mar las naves que no llevan nuestra bandera."

"Esa ha sido vuestra obra, y al cumplirla habéis obligado la gratitud nacional. A. Pinto".¹³

¹² Ídem, p. 197

¹³ Molina, Luis Adán "Guerra del Pacífico. La Marina Chilena", 198. Santiago: Imprenta Universitaria, 1920.

Ese mismo día en la noche, Riveros agradeció en nombre de la marina las hermosas palabras de homenaje pronunciadas por el Gobernador Eclesiástico de Valparaíso, don Mariano Casanova, en el gran banquete que le fue ofrecido por la Municipalidad.

El 14 de marzo los soldados y marinos vencedores hicieron su entrada triunfal en Santiago. El Almirante, con su Estado Mayor, al frente de secciones de marinería formaba en las filas del impresionante desfile que, encabezado por el General Baquedano y sus tropas, recorrió las principales avenidas de la capital.

*"Iquique, Angamos, Ángeles, Tarapacá, Pisagua, Tacna, Arica, Chorrillos, Miraflores y Lima: he ahí esas páginas gloriosísimas en que el mundo entero puede estudiar y aprender seguro de encontrar los más brillantes modelos de abnegación, patriotismo, valor, martirio, ardor guerrero, estrategia y todas las virtudes guerreras desplegadas en las reñidas batallas que han formado esa inmarcesible aureola que ciñe las sienes altivas de nuestra Patria gloriosa. ¡Feliz un pueblo que puede enorgullecerse de tener tales hijos!"*¹⁴

La Divina Providencia había señalado a Galvarino Riveros Cárdenas un largo y difícil camino para ese momento de gloria al servicio de Chile. El hijo de Curaco no defraudó ni a su patria ni a Chiloé; era como tenía que suceder.

XV

A los pocos días de finalizados los festejos de la victoria, los numerosos enemigos que el Almirante se había ido ganando en el complejo cargo de Comandante en Jefe de la Escuadra comenzaron a buscar la forma de vengarse del hombre que en muchas ocasiones los había colocado en el sitio que les correspondía; la defensa que Riveros efectuó de sus prerrogativas legales fue intransigente y absoluta, y ahora le toca el momento de pagar por ello.

Este punto de vista fue aceptado por el Ministerio de Marina y el 19 de abril de 1881, por Decreto Supremo, se ordenaba la disolución de la escuadra y su organización en divisiones independientes. En forma automática el Comandante en Jefe fue despojado de su cargo y transferido a la Dirección General de la Armada como miembro de la Comisión Calificadora de Oficiales. Riveros, cultor severo de la disciplina militar, se despidió con un lacónico mensaje de sus oficiales y tripulantes y asumió sus nuevas funciones.

Sin embargo, Riveros notaba que el ambiente le era hostil; ya empezaban a circular maliciosos rumores sobre su actuación en la campaña naval. Y como además su salud estaba quebrantada, solicitó y obtuvo su retiro absoluto de la marina el 20 de agosto de 1881.

El Gobierno tuvo que reconocer la eficiente labor del Almirante; muchos ciudadanos influyentes, a través del Congreso Nacional, solicitaron que se le concediese un retiro especial mediante una ley que premiase su calidad de jefe victorioso.

¹⁴ "Noticias Extraoficiales de la Guerra del Pacífico", p. 278. Quillota: Editorial El Observador, 1979.



Con la misma fecha de su retiro se publicó en el Diario Oficial la siguiente ley:

"Santiago, Agosto 20 de 1881.

*"Por cuanto el Congreso Nacional ha aprobado el siguiente Proyecto de Ley:
Artículo Único.*

El contraalmirante don Galvarino Riveros gozará durante su vida los honores correspondientes a un comandante en jefe de escuadra en campaña; el sueldo correspondiente a la actividad de su empleo y una gratificación de mil quinientos pesos anuales, pudiendo usar el sueldo y gratificación que le corresponden, aun cuando permaneciere fuera del país.

"Y por cuanto, oído el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto, promúlgese y llévese a efecto como Ley de la República.

*Aníbal Pinto, José Francisco Vergara."*¹⁵

El Almirante creyó que había llegado la hora del merecido descanso; no sospechaba los amargos momentos que le tocaría vivir.

XVI

¹⁵ "Manual del Marino. Recopilación de Leyes, Decretos, Reglamentos y Ordenes de carácter general referentes a la Marina Chilena, p. 538. Tomo 11. 1866-1882". Santiago: Imprenta Gutenberg, 1883.

Durante los últimos meses de 1881 y primeros de 1882 el Almirante en su retiro soportó resignadamente, al tener la conciencia tranquila como marino y patriota, los comentarios malévolos que circulaban referentes al Combate de Angamos y a su actuación en él. Pero al saber que muchas de esas habladurías estaban siendo atribuidas a sus ex-subordinados, creyó oportuno replicar a través de un folleto que tuvo discreta difusión.

Conviene dejar al propio Riveros explicar las razones que tuvo para contestar las calumnias que se propalaban en su contra.

"Cumple hoy tres años el combate naval del 8 de octubre de 1879, que tuve la fortuna de dirigir como jefe de la Escuadra, y que dio por resulta do la captura del Huáscar. Esta acción es sin duda la más importante de las que ha sostenido la Armada nacional en la Guerra del Pacífico, aún no del todo terminada; la más importante sino como lucha sangrienta y como valor desplegado, que tal gloria no pueden disputar los anales marítimos a los heroicos combatientes de Iquique, a lo menos como decisiva para el desenlace de la contienda.

"Esto explica fácilmente que la fortuna de haber combinado el plan de ataque, y la gloria del éxito, hayan sido disputadas con vivo empeño y emulación. Por cierto que el móvil ha sido noble; pero, por desgracia, no lo han sido siempre las armas de que se han valido algunos para inclinar la opinión pública del lado de sus simpatías personales, y para vestir de laureles a unos, con perjuicio de la parte que legítimamente corresponde a otros.

"En efecto, casi desde aquel mismo día, con timidez al principio, con insistencia más tarde, pero siempre de una manera encubierta y sin franqueza, se han hecho circular especies falsas y absurdas que envolvían graves censuras contra el manejo de la nave confiada más directamente a mi comando, y que tenían al mismo tiempo el objeto de despojar de los servicios que felizmente pudieron prestar al país en aquella ocasión, tanto al que esto escribe como otros jefes de la marina, para enaltecer con ellos a empleados cuya acción fue a menudo más funesta que acertada.

"Mientras tales cargos no revistieren un carácter oficial o siquiera autorizado, no me quedaba otro partido que el silencio. No es posible ni es serio entrar a discutir murmuraciones anónimas, que se deslizan como una sombra, que nunca toman forma precisa, que no presentan responsabilidad alguna, y que, nacidas de la cólera o el despecho, tienen que morir en el desprecio y en el olvido. De ahí que hayan quedado hasta hoy sin respuesta las suposiciones antojadizas que atribuían al Blanco uno de los tiros que hirieron al Cochrane, y que daban a este accidente una importancia que en ningún caso puede tener, aun suponiendo que fuese cierto; las voces que censuraban las maniobras del Blanco durante el combate; y en fin, los extraños cargos de los que habrían deseado que este buque se detuviese a la distancia, convirtiéndose en impasible y desinteresado espectador de una lucha en que se decidía la suerte de tres países, entre los cuales estaba aquel cuya gloriosa bandera flameaba en sus mástiles."

"Callé también, y no podía hacer otra cosa, cuando un diario semi-oficial y de circunstancias, El Comercio, dio a luz el año último algunos documentos truncos e incompletos, acompañados de violentos comentarios, que por supuesto nadie firmaba."

"Pero en pos de las murmuraciones sin cuerpo, anónimas y malignas, han venido los cargos explícitos, tanjibles y con nombre propio: la historia de la guerra escrita por el señor Vicuña Mackenna, y un estudio sobre el combate de Angamos firmado por el teniente Farret, de la Marina francesa, y traducido y publicado por la Oficina Hidrográfica de Chile. El señor Vicuña Mackenna da forma precisa a los díceres generales; y en cuanto a la laboriosa Oficina Hidrográfica, aunque en el prólogo que encabeza el opúsculo del oficial francés manifiesta que no hace suyas las apreciaciones ni las aseveraciones contenidas en él, y que su objeto no es otro que el de atraer la discusión y la luz sobre los hechos marítimos de la guerra, su solo nombre y la merecida reputación de que goza, bastan para dar cierto carácter oficial a la publicación."

"He creído, pues, que era llegado el momento de examinar con la calma serena de la verdad y de la justicia todo lo que se ha dicho, y he creído que este día era el más oportuno, porque da a lo pasado un color momentáneo de actualidad. Ha transcurrido el tiempo bastante para que en todos los ánimos puedan hacerse oír la reflexión y la imparcialidad; el período activo de la guerra ha concluido; principian a ser conocidos muchos incidentes de la guerra antes ignorados; y todas estas circunstancias concurren, por una parte, a hacer que se pueda discutir con espíritu tranquilo y equitativo, y por otra, que si hay alguna revelación que dar al público, ella no sea perjudicial a la Patria."

"Me propongo dar a conocer la verdad estricta y completa de los hechos, a fin de dejar a cada cual la parte de la gloria y de responsabilidad que le corresponde, y con este objeto voy a referir las operaciones que trajeron por resultado el combate de Angamos y la captura del HUÁSCAR, y en particular la parte que al Blanco Encalada cupo en aquella acción de mar".¹⁶

En las casi noventa páginas del folleto, Riveros probó categóricamente la falta de veracidad de los cargos que se le formulaban. Puso las cosas en su lugar y reconoció que si se expuso al peligro fue porque el deber de todo Almirante al mando de una escuadra era estar en la primera línea de combate.

Respecto al ruin comentario que señalaba al "Blanco Encalada" como cañoneando por inepticia a su gemelo, Riveros demostró técnicamente que eso no fue posible, ya que en ningún momento existió el ángulo de tiro para el cañonazo que destruyó el camarote del comandante del "Cochrane", que se atribuía al barco insignia.

A pesar del parte oficial de Latorre y de las acuciosas consideraciones técnicas del Almirante en su folleto, esa calumnia, la del cañonazo, se ha perpetuado en la historia nacional y numerosos escritores, algunos tan conocidos como Encina, han recogido esa falsa información, sin siquiera haber conocido el folleto del Almirante.

Varios años después de la muerte del héroe, uno de sus antiguos subalternos, el Almirante Alberto Silva Palma, condenó categóricamente las difamaciones que se seguían propalando en contra del vencedor de Angamos, restauró la verdad histórica y reivindicó ante las nuevas generaciones el preclaro nombre de Galvarino Riveros.

¹⁶ Riveros, Galvarino "Angamos. Refutación de los cargos hechos al Jefe de la Escuadra y comandante del blindado Blanco Encalada a propósito de su participación en ese combate", p. 5. Santiago: Imprenta La República, 1882.

Todos estos acontecimientos, tan sensibles para un hombre bien nacido como el Almirante, le provocaron un severo deterioro en su ya delicada salud.

XVII

Casi en la misma época en que Riveros preparaba su libro sobre el Combate de Angamos, aparecía publicada una Memoria del ex-Ministro de Guerra y Marina don José Francisco Vergara.

La cantidad de omisiones, opiniones antojadizas y juicios parciales que contenía el aludido documento, movió nuevamente al marino retirado a tomar la pluma para defender la justicia y la verdad.

"Hasta este momento había creído cumplir con un deber de patriotismo guardando silencio sobre las causas inmediatas que trajeron por consecuencia el decreto de 19 de abril de 1881, por el cual se disolvió la Escuadra y se me separó de una manera inusitada y verdaderamente ofensiva de su mando. Para los que en cualquier momento de la vida estamos dispuestos a hacer por la Patria todos los sacrificios que ella tiene derecho a exigirnos; para los que hacemos de la consagración completa al amor patrio un culto, nos es doloroso escribir a los ojos de propios y extraños ciertos antecedentes que, aunque son nuestra propia justificación, recorren el velo a miserias que deberían que dar siempre ignoradas."

"Era, pues, mi propósito hacer en beneficio de algunos hombres que han tenido parte en la dirección de esta gigantesca guerra, aún no del todo terminada, un áspero y punzante sacrificio que ellos no sabrían apreciar jamás, pero que dejaba tranquila mi conciencia de chileno; el sacrificio de callar. Sin embargo, el folleto extraño y provocador publicado recientemente por el ex-Ministro de Guerra y Marina, don José Francisco Vergara, con el nombre de Memoria de la Guerra, ha hecho que el silencio deje de ser un deber de patriotismo, y que el hablar sea un deber imprescindible de honra y de verdad."

"Aceptar sin protesta las aseveraciones de esa llamada Memoria, en la que el señor Vergara parece no haber tenido otro propósito que denigrar las glorias más puras y más queridas del Ejército, y en que apenas se nombra a la Escuadra para pedir su disolución y hacer un cargo embozado al que fue su jefe; aceptar con callada resignación, de esa semejante Memoria, sería hacerse cómplice en la obra de injusticia sin dignidad, de rivalidades sin grandeza, de verdadera difamación, emprendida por el señor Vergara contra las glorias del país y contra sus más leales servidores."

"Ya la palabra llena de autoridad, de honor y de verdad del hábil y afortunado General en Jefe del Ejército ha rehabilitado ante la opinión su propia obra y la obra de sus heroicos soldados, que el autor de esa Memoria trata en vano de empequeñecer. Creo llegado el momento oportuno de manifestar a mi vez, con desnuda exactitud, cuales fueron las relaciones del ex-Ministro en campaña con el Comandante en Jefe de la Escuadra. Así podrá apreciarse cumplidamente la tarea del Ministro durante la guerra, tarea que entonces, como después, se

redujo a echar a manos llenas la sombra sobre cuantos tenían algún mando en el Ejército o en la Armada, y a reservar toda la luz para iluminar su propia y única figura."

"El señor Vergara, que se ha creído capaz de ser general, y que llegó a formar planes de batalla que afortunadamente no fueron nunca puestos en práctica, no ha pretendido ser un marino, y sin duda por esto trata en su Memoria con el más profundo y desdeñoso olvido las cosas de la Escuadra. No había porque preocuparse de ella, desde que no le ofrecía peligros de emulaciones para su gloria. Gracias a este bienhechor olvido, que ha salvado al personal de la Armada de la hostilidad escrita y oficial del señor Vergara, no tengo que imponerme el trabajo de hacer una defensa. Por lo demás, en ningún caso necesitaría de la defensa ajena a esa distinguida y brillante juventud que forma la oficialidad de nuestra Marina, porque su conducta y sus actos la colocan por sobre todas las acusaciones desautorizadas".¹⁷

A través de sus páginas puede apreciarse la cuestionable conducta del Ministro de Guerra en Campaña y su desprecio por los oficiales del ejército y la Armada. Parecía como si el Sr. Ministro diera cuenta sobre una guerra que se había perdido.

Una vez pasada la tormenta periodística y perdido el interés público por el problema, el Almirante fue dejado en paz, retirándose en silencio a su hogar a gozar del descanso muy merecido después de tan dura como gloriosa carrera naval.

XVIII

Poco se conoce acerca de la actividad que desarrolló Riveros durante los casi diez años de retiro. Vivía en Santiago; se le veía con frecuencia en los parques y avenidas santiaguinas. Paseaba solo con su esposa Domitila, ya que el Señor no le otorgó la dicha de tener descendencia. En algunas ocasiones asistía a ceremonias cívico-militares y con seguridad su corazón latía con emoción al sentir el vibrante sonido de las bandas marciales. Tenía la satisfacción del deber cumplido, su salud había mejorado y nadie habría sospechado que su fin estaba cercano.

La historia consigna que su última aparición pública fue con ocasión de la inauguración del nuevo Gobierno Constitucional el 26 de Diciembre de 1891. Riveros no era rencoso y veía con íntima complacencia como el arrogante oficial, que en un día no tan lejano de la Guerra del Pacífico tuvo que castigar por su indisciplina, se ceñía dignamente la banda de O'Higgins e iniciaba una nueva era en la vida republicana chilena. Curiosos designios son los del Señor.

XIX

El 12 de enero de 1892 las naves de la Marina de Chile izaron sus banderas a media asta y de minuto en minuto se escuchaba un disparo de cañón. El Almirante don Galvarino Riveros Cárdenas, el glorioso vencedor de Angamos, el héroe del 79, había fallecido en la tarde del día anterior.

¹⁷ Riveros, Galvarino "En la Escuadra. Exposición hecha a propósito de la memoria del ex-Ministro de Guerra y Marina don José Francisco Vergara", p. 5. Santiago: Imprenta de El Independiente, 1882.

Su enfermedad final fue corta y fulminante; murió silenciosamente y la prensa apenas consignó el triste suceso. El Almirante había empezado ya a recibir el premio del olvido; el "pago de Chile" lo había recibido diez años antes.

Su funeral fue solemne, pero modesto; las tropas de la Guarnición de Santiago, al mando del General don Emilio Korner, rindieron los honores que prescribían las ordenanzas.

En el Cementerio General de Santiago, don Carlos Walker Martínez despidió sus restos por encargo del Congreso Nacional y la Marina. Aquella institución a la que el ilustre difunto dedicó toda su vida sólo se hacía representar por cuatro oficiales, seguramente amigos suyos; sus nombres han quedado registrados para la historia: Capitanes de Fragata Alejandro Silva Varela, Fernando Gómez y Pedro N. Martínez y el cirujano 1° Federico Delfín. Los restos del Almirante quedaban esperando la resurrección; los pocos asistentes al cementerio volvían a sus ocupaciones habituales y sobre su tumba quedaba una hermosa ancla de rosas y violetas.

XX

Recién a los 40 años de la acción de Angamos, la superioridad naval recordó que el vencedor de dicho combate, el estratega, el Comandante en Jefe de la Escuadra en la Guerra del Pacífico, había sido don Galvarino Riveros Cárdenas, el noble hijo de Curaco de Vélez. Para conmemorar este aniversario y rendir justo homenaje a su principal protagonista, se le asignó el nombre de Riveros a uno de los destroyers que la Gran Bretaña cedió a Chile como compensación por la retención de los acorazados "Latorre" y "Cochrane".

El solo hecho de existir una nave de guerra con su nombre hizo revivir su recuerdo en las nuevas generaciones de marinos. En los aniversarios del Combate de Angamos Riveros empezaba lentamente a desplazar a Latorre, porque era justo que se recordase primero al Almirante vencedor, antes que a sus capitanes subordinados.

Esto no restaba méritos al valiente Latorre, pero los hechos quedaban ubicados donde debían estar.



Monumento a Galvarino Riveros Cárdenas en Curaco de Vélez

El 11 de Marzo de 1931, por lo menos Chiloé cumplió con lo que escribió hace mucho un poeta anónimo:

*"Es ley honrar la memoria
de los seres que ya fueron
que nos legaron su nombre
y nos dejaron el puesto.
Y como lección brillante
de sus más altos ejemplos
hay que erigir en las almas
y en el bronce monumentos
que perpetúan la vida..."*

La modesta estatua de bronce sita en la pequeña plaza de Curaco se inauguró con especial solemnidad; estuvieron presente el Presidente de la República, General don Carlos Ibáñez, su Ministro de Marina el Almirante don Edgardo von Schroeders y altos oficiales navales.

A las 11 de la mañana, en el instante mismo en que el Jefe del Estado descubría el monumento, la escuadra a la gira en la pequeña bahía atronaba el aire con sucesivas salvas de cañón.

Toda la comunidad de Quinchao se había dado cita en Curaco y asistía con no disimulado orgullo al homenaje que la nación entera tributaba a uno de sus hermanos: Galvarino Riveros Cárdenas, el hijo más ilustre de Chiloé.

Apéndice

Principales servicios prestados por la escuadra nacional, mientras estuvo al mando de don Galvarino Riveros.

Combates

- Combate de Angamos entre el "Blanco" y "Cochrane" contra el "Huáscar", que dio por resultado la captura de este monitor.
- Combate de Chacota, en el que la "Pilcomayo" fue capturada por el "Blanco".
- Primer combate de Arica, en Febrero de 1880, sostenido por el "Huáscar" y la "Magallanes", contra los fuertes de la plaza y el "Manco Capac".
- Segundo combate de Arica, en Marzo del mismo año, entre el "Cochrane", "Huáscar" y "Amazonas", contra los fuertes, la corbeta "Unión" y el " Manco Capac ".
- Tercer combate de Arica, en Junio de 1880, en combinación con el ejército, que se apoderó de la plaza.
- Batalla de Chorrillos, en la cual la escuadra tomó sólo una pequeña participación.
- Batalla de Miraflores, en la que la escuadra auxilió poderosamente al ejército.
- Diversos combates parciales durante el bloqueo de El Callao, ya entre las lanchas-torpedos, ya contra los fuertes de la plaza.

Bloqueos

- Bloqueo de Iquique, establecido a mediados de Noviembre de 1879 y levantado a fines del mismo mes por haberse entregado la plaza sin combatir.
- Bloqueo de Arica, desde Diciembre de 1879 hasta Junio de 1880.
- Bloqueo de Ilo, desde Enero de 1880 hasta Febrero del mismo año.
- Bloqueo de Mollendo, desde Enero de 1880, suspendido accidentalmente para ocupar los buques en la expedición a Lima, y reestablecido en Enero de 1881.
- Bloqueo de Ancón, Chaucay, La Chira y Lurin, iniciados en Mayo de 1880 y levantados en Enero de 1881.
- Bloqueo de El Callao, desde Abril de 1880 hasta Enero de 1881, cuando el ejército tomó posesión de Lima y este puerto, después de las victorias de Chorrillos y Miraflores.

Cruceros

- En Octubre de 1879, el "Amazonas" fue desde Mejillones hasta Panamá, con el objeto de hostilizar las costas peruanas e impedir y limpiar la mar de transportes enemigos.
- En Diciembre de 1879 se destacaron de Pisagua el "Blanco", "Amazonas" y "Loa", hacia la costa Norte del Perú para apresar una lancha-torpedo que había salido de Panamá, lo que en efecto se consiguió, y destruir los elementos de carguío y embarque de guano en las Islas de Lobos.
- En Enero de 1880 se destacaron otra vez de Pisagua el "Blanco" y el "Amazonas", a un nuevo crucero al Norte del Perú para vigilar la costa enemiga y destruir los muebles y elementos de carguío de guano en las Islas de Lobos.
- En Marzo de 1880, la "Chacabuco" y el "Loa" salieron de Ilo a un crucero de inspección en las Islas de Lobos y destruyeron algunos elementos del carguío de guano, que habían sido restablecidos.
- En Abril de 1880 el "Loa" zarpó de El Callao a reconocer las Islas de Chinchas y la bahía Independencia, y en ambos puntos destruyó los elementos de carguíos de guano.
- En Mayo del mismo año, se destacó de El Callao la "O'Higgins" para un crucero entre los puertos de Paita y Tumbes.
- En los meses de Junio, Julio y Agosto del mismo año, el "Amazonas" hizo tres viajes de crucero, en persecución de los barcos enemigos que conducían armas desde Panamá.
- En Septiembre de 1880, la "O'Higgins" salió en crucero de El Callao para perseguir al "Isluya", que llevaba un cargamento de armas, y lo apresó en Paita.
- En Diciembre del mismo año, la "O'Higgins" se destacó nuevamente de El Callao hacia la costa Norte y destruyó una lancha-torpedo del enemigo, en Ancón.
- En Febrero de 1881, el "Amazonas" salió nuevamente para Panamá con escala en Guayaquil, llevando a su bordo al Ministro-diplomático don Marcial Martínez.
- En el mismo mes y año, la "Chacabuco" zarpó para las Islas de Lobos a practicar estudios y reconocimientos de guano, y de los elementos de carguío de las islas.

Convoyes y transportes

- En Septiembre de 1879, el "Cochrane", la "O'Higgins", el "Amazonas" y el "Loa" salieron de Valparaíso, convoyando diez buques con tropas que iban a reforzar al ejército acantonado en Antofagasta.
- En Noviembre del mismo año, el "Blanco" salió de Val paraíso, convoyando los transportes "Norfolk" y "Maranense", que conducían tropas y animales para el ejército.

- En Octubre del mismo año, la escuadra convoyó al ejército desde Antofagasta hasta Pisagua y tuvo parte en el ataque y toma de la plaza.
- En Febrero de 1880, la escuadra condujo al ejército desde Pisagua a Ilo.
- En Mayo del mismo año, el "Blanco", el "Amazonas" y otros transportes condujeron las fuerzas del ejército enviadas para apoderarse de Moliendo.
- En Noviembre, la "Chacabuco" y la "O'Higgins" convoyaron desde Arica a Pisco los transportes que conducían a la 1ra. división del ejército.
- En el mismo año, la "Magallanes" y el "Abtao" convoyaron la conducción de la 1ra. brigada de la 2a. división a Pisco.
- En Septiembre de 1880, la "Chacabuco" y la "O'Higgins" convoyaron la expedición Lynch a la costa Norte del Perú.
- En Diciembre, la escuadra convoyó y condujo desde Arica hasta la caleta de Curayaco al ejército que iba a expedicionar sobre Lima.

Bibliografía:

1. Ahumada Moreno, Pascual "Guerra del Pacífico. Recopilación completa de todos los documentos, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia, conteniendo documentos inéditos de importancia". Valparaíso: Imprenta de F. Lathrop, 1884-1889. Ocho volúmenes.
2. Arenas Aguirre, L. Alfredo "Encina contra Encina. (Restablecimiento de la verdad histórica sobre la Guerra del Pacífico)". Santiago: Talleres Instituto Geográfico Militar, 1958.
3. Barrientos Díaz, Pedro "Historia de Chiloé". Ancud: Imprenta La Cruz del Sur, 1949.
4. Barros Arana, Diego "Historia de la Guerra del Pacífico. 1879-1881". 10. Cuevas, Arturo Santiago: Imprenta Barcelona, 1914.
5. Bisama Cuevas, Antonio "Album gráfico militar de Chile. Campaña del Pacífico". Santiago: Imprenta Universo, 1909.
6. Bulnes, Gonzalo "Historia de la Guerra del Pacífico". Valparaíso: Imprenta Universo, 1912-1919. Tres volúmenes.
7. Bunster Tagle, Enrique "Angamos". El Mercurio (Santiago) 3 Octubre 1972.
8. Carvajal Prado, Patricio "¿Pudo haber escapado el HUÁSCAR el 8 de Octubre de 1879?". Revista de Marina, Vol. 76, 1960, pp, 39-46.
9. Clowes, William Laird "Four Modern Naval Campsigns. Historical, Strategical and Tactical". London: Unit Library Limited. Lancaster Square, 1902.
10. Cuevas, Arturo Santiago: "Estudio estratégico sobre la campaña marítima de la Guerra del Pacífico". Valparaíso: Imprenta de la Armada, 1901.
11. "Editorial. El contraalmirante don Galvarino Riveras". El Mercurio (Valparaíso).
12. Encina, Francisco Antonio "Historia de Chile". Tomos XVI y XVII. Santiago: Editorial Nascimento 1940-1952. 28 volúmenes.
13. Espina Ritchie, Pedro "El monitor HUASCAR". Santiago: Editorial Andrés Bello 1969.
14. Figueroa, Pedro Pablo "Diccionario biográfico de Chile". Santiago: Imprenta Barcelona, 1897-1901. Tres volúmenes.
15. Figueroa, Virgilio "Diccionario Histórico, Biográfico y Bibliográfico de Chile. 1800-1931". Santiago: Imprenta Balcells y Cía. 1925-1931. Cuatro volúmenes.
16. Frías Zilleruelo, Heriberto "Combate de Angamos. 8 de Octubre de 1879". Revista de Marina, Vol. 54, 1940, pp, 651-656.

17. Fuenzalida Bade, Rodrigo "Ilustres forjadores de la Institución". Revista de Marina, Vol. 85, 1968, pp, 435-475.
18. Fuenzalida Bade, Rodrigo "Fechas significativas en la Historia de la Armada". Revista de Marina, Vol. 87, 1970, pp, 517-526. Revista de Marina, Vol. 87, 1970, pp, 677-686.
19. Fuenzalida Bade, Rodrigo "Quienes han comandado y dirigido la Armada de Chile". Revista de Marina, Vol. 91, 1974, pp, 664-670.
20. Fuenzalida Bade, Rodrigo "La Armada de Chile. Desde la Alborada al Sesquicentenario". Valparaíso: Imprenta de la Armada, 1975. Dos volúmenes.
21. "Fuerzas Armadas de Chile. Álbum histórico. Recopilación histórica de la vida militar y naval del país ..." Santiago: Empresa Editora Atenas, 1929.
22. "Funerales. Los funerales del contraalmirante Riveros". La Unión (Valparaíso) 13 Enero 1892.
23. García Castelblanco, Alejandro "Estudio crítico de las operaciones navales de Chile". Valparaíso: Imprenta de la Armada, 1929.
24. Hernández Cornejo, Roberto "Los primeros teatros de Valparaíso y el desarrollo de nuestros espectáculos públicos". Valparaíso: Imprenta San Rafael, 1928.
25. "Hoja de servicios del contraalmirante Sr. Galvarino Riveros Cárdenas". Archivo Dirección General Personal de la Armada. (Inédito).
26. "Hombres y cosas durante la guerra. Serie de artículos editoriales de La Patria escritos con motivo de la publicación de la Memoria de la Guerra de 1881". Valparaíso: Imprenta de La Patria, 1882.
27. Hurtado Larraín, Homero "Algunos naufragios de antiguas unidades de la Marina de Guerra". Revista de Marina, Vol. 82, 1966, pp, 822-833.
28. "Inauguración del monumento al almirante Riveros". El Mercurio (Valparaíso) 22 Marzo 1931.
29. Langlois Vidal, Luis "Influencia del poder naval en la Historia de Chile de 1810 a 1910". Valparaíso: Imprenta de la Armada, 1911.
30. López Urrutia, Carlos "Historia de la Marina de Chile". Santiago: Editorial Andrés Bello, 1969.
31. Mackenney Hooper, Carlos (Nautilus) "Episodios Navales Chilenos". Sin fecha ni pie de imprenta.
32. Machuca, Francisco A. "Las cuatro campañas de la Guerra del Pacífico". Valparaíso: Imprenta Victoria, 1926-1930. Cuatro volúmenes.
33. Mansilla Vidal, Luis "Relación Genealógica de varias familias de Chiloé". Santiago: Imprenta de San José, 1915.
34. "Manual del Marino. Recopilación de Leyes, Decretos, Reglamentos y Ordenes de carácter general referentes a la Marina Chilena. Tomo 11. 1866-1882". Santiago: Imprenta Gutenberg, 1883.
35. Mason, Theodorus B. M. "Information from abroad. The war on the Pacific Coast of South America between Chile and the allied republics of Peru and Bolivia. 1879-1881". Washington: Government Printing Office, 1883.
36. "Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1869". Santiago: Imprenta Nacional, 1869.
37. Molina, Luis Adán "Guerra del Pacífico. La Marina Chilena". Santiago: Imprenta Universitaria, 1920.
38. "Monumento al almirante Riveros". El Mercurio (Valpso.), 13 Marzo 1931.
39. "Monumento a don Galvarino Riveros". La Unión (Valpso.) 14 Marzo 1931.

40. "Noticias Extraoficiales de la Guerra del Pacífico". Quillota: Editorial El Observador, 1979.
41. Novoa de la Fuente, Luis "Historia Naval de Chile". Valparaíso: Imprenta Mercantil, 1934.
42. Riveros, Galvarino "Angamos. Refutación de los cargos hechos al Jefe de la Escuadra y comandante del blindado Blanco Encalada a propósito de su participación en ese combate". Santiago: Imprenta La República, 1882.
43. Riveros, Galvarino "En la Escuadra. Exposición hecha a propósito de la memoria del ex-Ministro de Guerra y Marina don José Francisco Vergara". Santiago: Imprenta de El Independiente, 1882.
44. Rodríguez S., Juan Agustín "Crónicas Nacionales y Navales". Valparaíso: Imprenta de la Armada, 1953.
45. Silva Palma, Alberto "Crónicas de la Marina Chilena". 2da. Ed. Santiago: Talleres del Estado Mayor General, 1913.
46. Uribe Orrego, Luis "Los combates navales de la Guerra del Pacífico. 1879-1881". Valparaíso: Imprenta La Patria, 1886.
47. Vargas, Moisés (Editor). "Boletín de la Guerra del Pacífico", Santiago: 1879-1881. Números 1-47.
48. Vegas García, Manuel I. "Historia de la Marina de Guerra del Perú. 1821-1924". 2a. Ed. Lima: Imprenta de la Marina, 1973.
49. Vicuña Mackenna, Benjamín "Campaña de Tarapacá", Santiago: Imprenta de Pedro Cadot, 1880. Dos volúmenes.
50. Vicuña Mackenna, Benjamín "Campaña de Tacna y Arica". Santiago: Rafael Jover, Editor. 1881.
51. Vicuña Mackenna, Benjamín "Historia de la Campaña de Lima". Santiago: Rafael Jover, Editor, 1881.
52. Vío Valdivieso, Horacio "Manual de Historia Naval de Chile". Valparaíso: Imprenta de la Armada, 1972.

Fuente: Revista de Marina – Página web Armada de Chile.

APNEA DEL SUEÑO

Escrito por el personal de Mayo Clinic

Descripción General

La apnea del sueño es un trastorno del sueño potencialmente grave en el que la respiración se detiene y vuelve a comenzar repetidas veces. Si roncas sonoramente y sientes cansancio incluso después de una noche completa de sueño, es posible que tengas apnea del sueño.

Los principales tipos de apnea del sueño son los siguientes:

- **Apnea obstructiva del sueño (AOS):** es el tipo más común, que ocurre cuando los músculos de la garganta se relajan y bloquean el flujo de aire a los pulmones.
- **Apnea central del sueño:** ocurre cuando el cerebro no envía señales correctas a los músculos que controlan la respiración.
- **Apnea central del sueño surgida durante el tratamiento** (también conocida como apnea del sueño compleja): ocurre cuando alguien tiene apnea obstructiva del sueño, diagnosticada mediante un estudio del sueño, que se convierte en apnea central del sueño cuando recibe tratamiento para la AOS.

Si crees que puedes tener apnea del sueño, consulta con el proveedor de atención médica. El tratamiento puede aliviar los síntomas, y podría ayudar a prevenir problemas cardíacos y otras complicaciones.

Síntomas

Los síntomas de la apnea obstructiva y la apnea central del sueño coinciden, por lo que a veces es difícil determinar el tipo de apnea que tienes. Algunos de los síntomas más frecuentes de la apnea obstructiva y la apnea central del sueño son los siguientes:

- Ronquidos fuertes.
- Episodios en los que la respiración se detiene mientras duermes (algo que debería informar otra persona).

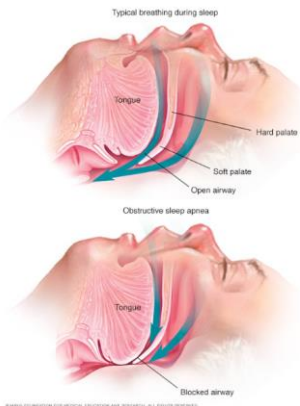
- Jadear al respirar mientras duermes.
- Despertar con la boca seca.
- Dolor de cabeza por la mañana.
- Dificultad para mantenerte dormido, conocida como insomnio.
- Somnolencia diurna excesiva, conocida como hipersomnía.
- Dificultad para prestar atención mientras estás despierto.
- Irritabilidad.

Cuándo debes consultar con un médico

Un ronquido sonoro puede ser indicativo de un problema grave, aunque no todas las personas que tienen apnea del sueño roncan. Habla con el proveedor de atención médica si tienes síntomas de apnea del sueño. Pregunta al proveedor de atención médica acerca de cualquier problema del sueño que te deje fatigado, somnoliento e irritable.

Causas

Apnea obstructiva del sueño



Apnea obstructiva del sueño

La apnea obstructiva del sueño se produce cuando los músculos que sostienen los tejidos blandos en tu garganta, como la lengua y el paladar blando, se relajan de forma temporal. Cuando estos músculos se relajan, tu vía respiratoria se estrecha o cierra y tu respiración se corta por un momento.

Este tipo de apnea del sueño ocurre cuando se relajan los músculos de la parte posterior de la garganta. Estos músculos sostienen el paladar blando, la pieza de tejido triangular que cuelga del paladar blando (úvula), las amígdalas, las paredes laterales de la garganta y la lengua.

Cuando los músculos se relajan, las vías respiratorias se reducen o cierran cuando inspiras. Por este motivo, no puedes obtener el aire suficiente, lo que puede reducir el nivel de oxígeno en sangre. El cerebro percibe que no puedes respirar y te despierta durante un tiempo breve para que puedas volver a abrir las vías respiratorias. Este despertar es por lo general tan breve que ni te acuerdas.

Es posible que ronques, te ahogues o suspires. Este patrón se puede repetir de 5 a 30 veces o más por hora durante toda la noche. Esto dificulta lograr fases de sueño profundo para descansar.

Apnea central del sueño

Este tipo menos frecuente de apnea del sueño ocurre cuando el cerebro deja de enviar señales a los músculos respiratorios. Esto significa que no haces ningún esfuerzo para respirar durante un período breve. Es posible que te despiertes con falta de aire o que te cueste conciliar el sueño o permanecer dormido.

Factores de riesgo

La apnea del sueño puede afectar a cualquiera, incluso a los niños. Sin embargo, determinados factores incrementan el riesgo.

Apnea obstructiva del sueño

Los factores que aumentan el riesgo de este tipo de apnea del sueño incluyen los siguientes:

- **Sobrepeso.** La obesidad aumenta en gran medida el riesgo de apnea obstructiva del sueño. Los depósitos de grasa alrededor de las vías respiratorias superiores pueden obstruir la respiración.
- **Circunferencia del cuello.** Las personas con cuello grueso pueden tener las vías respiratorias más estrechas.
- **Vías respiratorias estrechas.** Puede que hayas heredado una garganta estrecha. Las amígdalas o las adenoides también se pueden agrandar y obstruir las vías respiratorias, especialmente en los niños.
- **Sexo masculino.** Los hombres son de 2 a 3 veces más propensos a tener apnea del sueño que las mujeres. Sin embargo, el riesgo aumenta en las mujeres cuando tienen sobrepeso o si ya pasaron por la menopausia.
- **Edad avanzada.** La apnea del sueño ocurre con mucha más frecuencia en adultos mayores.
- **Antecedentes familiares.** Tener miembros de la familia con apnea del sueño puede aumentar el riesgo.
- **Consumo de alcohol, sedantes o tranquilizantes.** Estas sustancias relajan los músculos de la garganta, lo que puede empeorar la apnea obstructiva del sueño.
- **Fumar.** Los fumadores tienen tres veces más posibilidades de presentar apnea obstructiva del sueño que las personas que nunca fumaron. Fumar puede aumentar la cantidad de inflamación y la retención de líquidos en las vías respiratorias superiores.
- **Congestión nasal.** Si tienes dificultades para respirar por la nariz (ya sea por un problema anatómico o por alergias) es más probable que desarrolles apnea obstructiva del sueño.
- **Enfermedades.** La insuficiencia cardíaca congestiva, la presión arterial alta y la diabetes tipo 2 son algunas de las afecciones que pueden aumentar el riesgo de apnea obstructiva del sueño. El síndrome de ovario poliquístico, los trastornos hormonales, los accidentes cerebrovasculares previos y las enfermedades pulmonares crónicas como el asma también pueden aumentar el riesgo.

Apnea central del sueño

Entre los factores de riesgo para este tipo de apnea del sueño se incluyen los siguientes:

- **Ser mayor.** Las personas de mediana edad o los adultos mayores tienen un riesgo más alto de padecer apnea central del sueño.
- **Haber nacido hombre.** La apnea central del sueño es más frecuente en los hombres que en las mujeres.
- **Tener trastornos cardíacos.** Tener insuficiencia cardíaca congestiva aumenta el riesgo.
- **Usar analgésicos narcóticos.** Los medicamentos opiáceos, especialmente los de acción prolongada como la metadona, aumentan el riesgo de apnea central del sueño.
- **Accidente cerebrovascular.** Haber tenido un accidente cerebrovascular aumenta el riesgo de sufrir apnea central del sueño.

Complicaciones

La apnea del sueño es una enfermedad grave. Algunas de las complicaciones de la apnea obstructiva del sueño son las siguientes:

- **Fatiga durante el día.** El despertar repetido vinculado a la apnea del sueño imposibilita un sueño normal y reparador, lo que aumenta la somnolencia, la fatiga y la irritabilidad diurnas graves.
Es posible que tengas problemas para concentrarte y te duermas en el trabajo, mientras ves la televisión o incluso mientras conduces. Las personas con apnea del sueño tienen un mayor riesgo de sufrir accidentes automovilísticos o en el lugar de trabajo.
También puedes estar irascible, de mal humor o deprimido. Es posible que los niños y adolescentes con apnea del sueño tengan un bajo desempeño escolar o problemas de conducta.
- **Hipertensión arterial o problemas cardíacos.** Los descensos repentinos de los niveles de oxígeno en la sangre causados por la apnea obstructiva del sueño aumentan la presión arterial y sobrecargan el sistema cardiovascular. La apnea obstructiva del sueño aumenta el riesgo de presión arterial alta, también conocida como hipertensión arterial.
La apnea obstructiva del sueño también puede aumentar el riesgo de ataques cardíacos recurrentes, accidentes cerebrovasculares y latidos cardíacos irregulares, como fibrilación auricular. Si tienes una enfermedad cardíaca, presentar múltiples eventos de hipoxia o hipoxemia, que son niveles bajos de oxígeno en la sangre, puede llevar a una muerte súbita a causa de los latidos cardíacos irregulares.
- **Diabetes tipo 2.** La apnea del sueño aumenta el riesgo de desarrollar resistencia a la insulina y diabetes tipo 2.
- **Síndrome metabólico.** Este trastorno, que provoca hipertensión arterial, niveles anormales de colesterol, glucosa sanguínea elevada y un aumento de la circunferencia de la cintura, está relacionado con un mayor riesgo de enfermedades cardíacas.

- **Complicaciones con medicamentos y cirugía.** La apnea obstructiva del sueño también plantea problemas con determinados medicamentos y la anestesia general. Es más probable que las personas con apnea del sueño tengan complicaciones después de una cirugía mayor, ya que son propensas a problemas respiratorios, especialmente cuando están sedadas y acostadas boca arriba.
Antes de la cirugía, informa al médico que tienes apnea del sueño y sobre el tratamiento que recibes.
- **Problemas hepáticos.** Las personas con apnea del sueño tienen más posibilidades de obtener resultados anormales en los análisis de la función hepática y sus hígados son más propensos a mostrar señales de cicatrices, lo que se conoce como enfermedad del hígado graso no alcohólica.
- **Parejas con privación de sueño.** Los ronquidos fuertes pueden impedir que las personas que duermen cerca de ti descansen bien. Es habitual que un miembro de la pareja tenga que irse a otra habitación o incluso a otro piso de la casa para poder dormir.

Las complicaciones de la apnea central del sueño pueden incluir lo siguiente:

- **Fatiga.** El despertar repetido vinculado a la apnea del sueño imposibilita un sueño normal y reparador. Las personas con apnea central del sueño con frecuencia tienen fatiga intensa, somnolencia diurna e irritabilidad.
Es posible que tengas dificultades para concentrarte y te duermas en el trabajo, mientras ves la televisión o incluso mientras conduces.
- **Problemas cardiovasculares.** Los descensos repentinos de los niveles de oxígeno en la sangre causados por la apnea central del sueño pueden tener efectos adversos sobre la salud cardíaca.
Si hay una enfermedad cardíaca subyacente, estos múltiples eventos reiterados de niveles bajos de oxígeno, conocidos como hipoxia o hipoxemia, empeoran el pronóstico y aumentan el riesgo de tener ritmos cardíacos irregulares.

Prevención

La apnea del sueño no se puede prevenir en todas las personas, pero abordar los factores de riesgo puede reducir la probabilidad de problemas respiratorios durante el sueño. Para disminuir el riesgo de AOS, los profesionales de la salud recomiendan perder peso, tratar la congestión nasal y no beber más que una cantidad moderada de alcohol. Para reducir el riesgo de AOS, minimice el uso de opioides y consulte a su profesional de la salud si padece insuficiencia cardíaca congestiva.

Fuente: Clínica Mayo.

CARTAS AL DIRECTOR

Compromiso navideño

●En esta Navidad, al igual que muchas otras, los centros comerciales se saturan de gente que desea comprar un regalo para un ser querido. Ello, por supuesto, representa un gesto de amor genuino y valedero. Tratamos que no se nos olvide nadie para no estar lamentando después un olvido no querido. Pero, por lo general, siempre se nos olvida el más importante, Jesús, cuyo nacimiento precisamente motiva la Navidad.

Por ello, y pensando qué regalo ha-

ría feliz a Jesús, entreguémosle nuestro compromiso de ser cada día mejores personas, hombres y mujeres de bien, solidarios y amorosos.

Desterremos de nuestra alma la envidia, el egoísmo y la indiferencia para convertirnos en fieles cristianos. Jesús se lo merece. ¡Feliz Navidad!

Jorge Vidal Stuardo

Mercurio de Valparaíso
24 diciembre 2025

Simple acciones

●El mundo cristiano celebra el nacimiento de Jesucristo, hijo de Dios y del hombre. Los reyes magos vinieron de oriente con presentes de oro, incienso y mirra para el niño Dios, guiados por un lucero que indicaba la fe. Dios es amor, ese amor que se puede definir como la preocupación por el prójimo. De ahí que nos regalamos para indicarnos mutuamente que sentimos amor.

Debiéramos intercambiarnos diaria-

mente este sentimiento, no con regalos, sino con simples acciones como llamarnos, saludarnos, saber del otro, en fin, amarnos para cumplir aquel mandamiento “amar a tu prójimo como a ti mismo”, que traerá la paz. Sean estas reflexiones mi saludo navideño.

Marcos Concha Valencia

Mercurio de Valparaíso
26 diciembre 2025

“El PC y la futura oposición”

Señor Director:

Brillante el análisis de Daniel Mansuy (28 de diciembre) sobre el escenario político que se presenta en la izquierda. Lamentablemente, no se aprecia posibilidad alguna de que tal escenario vaya a variar en el corto o mediano plazo, puesto que el PC es el único partido que tiene una estrategia que, desafortunadamente, de tener éxito representaría un tremendo retroceso para Chile.

Solo queda esperar que el nuevo gobierno sepa “percibir —y aprovechar— las enormes oportunidades que se le abren”.

MIGUEL A. VERGARA VILLALOBOS

Mercurio de Santiago
29 diciembre 2025

CARTAS AL DIRECTOR



El Estado y la justicia chilena

Señor Director:

Don José Yuraszeck Troncoso, refiriéndose a la ministra de la Corte Suprema doña Gloria Ana Chevesich dijo en un artículo reciente: “Veo con esperanza que pronto asumirá una nueva presidenta de dicho órgano superior, quien ha demostrado apego a la ley”.

¿Demuestra apego a la ley un juez que falla contra leyes expresas y vigentes? Tal es el caso de dicha ministra, quien durante su postulación para integrar la Corte Suprema declaró ante el Senado, el 19 de junio de 2013: “En causas de Derechos Humanos, jamás he aplicado ni la prescripción ni la amnistía”.

Adolfo Paúl Latorre (22 de diciembre de 2025)

Nota: carta publicada en medio regional, al cual no se tiene acceso.

¿Qué anda muy mal en el Poder Judicial?

Señor Director:

Algo que anda muy mal en el Poder Judicial es que los magistrados de los tribunales superiores de justicia, en las causas sobre derechos humanos, fallan contra leyes expresas y vigentes; como lo es la de amnistía de 1978, fundando tal despropósito en que los delitos que les son imputados a los militares o carabineros son inamnistiables; en circunstancias que no existen ni ley interna ni convenio o tratado internacional alguno que establezcan tal inamnistiability, puesto que ello significaría prohibir el perdón entre hermanos.

Adolfo Paúl Latorre (23 de diciembre de 2025)

Poder Judicial

Señor Director:

Durante los últimos dos años han sido destituidos por el Congreso tres ministros de la Corte Suprema de Justicia por notable abandono de sus deberes.

Al respecto, llama la atención que ningún magistrado de los tribunales superiores de justicia haya sido acusado constitucionalmente por tal concepto —por no menos de diez ni más de veinte diputados— por haber fallado contra leyes expresas y vigentes en las causas sobre derechos humanos, tales como lo es la de amnistía de 1978; fundando tal despropósito en que los delitos que les son imputados a los militares o carabineros son inamnistiables; en circunstancias que no existen ni ley interna ni convenio o tratado internacional alguno que establezcan tal inamnestiabilidad, puesto que ello significaría prohibir el perdón entre hermanos.

Adolfo Paúl Latorre (25 de diciembre de 2025)

Nota: carta publicada en medio regional, al cual no se tiene acceso.

Cómplices del comunismo

Señor Director:

Son cómplices del comunismo los congresistas y las autoridades políticas que no aplican el precepto del número 15° del artículo 19 de nuestra Carta Fundamental: “Son inconstitucionales los partidos, movimientos u otras formas de organización cuyos objetivos, actos o conductas no respeten los principios básicos del régimen democrático y constitucional, procuren el establecimiento de un sistema totalitario, como asimismo aquellos que hagan uso de la violencia, la propugnen o inciten a ella como método de acción política”.

Adolfo Paúl Latorre (28 de diciembre de 2025)

Fuente: Propios autores.

MEMORIA HISTÓRICA



PRESIDENTE PINOCHET: MENSAJE DE FIN DE AÑO (1978)

El Presidente Augusto Pinochet, fue quién inició la tradición de los discursos presidenciales por Televisión.

En el mensaje presidencial de fin de año de 1978, se hace referencia a la grave crisis provocada por la República Argentina por las islas del Beagle y a los difíciles momentos vividos por el país. Y también se refiere a la redacción de la nueva carta fundamental por parte de la comisión de estudio, que ya había entregado el anteproyecto de Constitución Política de la República.



[Para ver el video, haga clic aquí](#)

Fuente: Canal de youtube Cirujano Videla.

CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO



CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO

CRÓNICA DE PUNTA PEUCO N° 125: FELIZ NAVIDAD 2025

29 de diciembre de 2025

Balistarío

Pese a todo el movimiento familiar de estos días, en vísperas de Navidad recibimos la visita de nuestros Camaradas de UNOFAR, pudiendo disfrutar de compañía siempre tan esperada.

Gendarmería se porta muy bien con nosotros, la noche de Navidad tuvimos la posibilidad de saludar a los seres queridos hasta las 24 horas.

Los odios vienen, qué duda cabe ¡de más arriba! Hace algunos días pasó una ronda tipo 21 horas una comitiva encabezada por el Director Regional, a quien le pareció “un lujo inaceptable” el dispensador de bebidas existente por años. Al día siguiente lo sacaron y nos quedamos sin la posibilidad de las bebidas enlatadas y con 35° c.

La medida de pasar Gendarmería al Ministerio de Seguridad va en la senda correcta. Nadie acá entiende un servicio público uniformado, con grados jerárquicos militares, que dice tener disciplina militar (lo que es un chiste), sindicalizado, con pensiones a partir de los 20 años de servicio, mejor pagados que las FF.AA. y policías (lo cual puede ser justo, por el riesgo) pero así y todo con una corrupción galopante (lo visto en TV es sólo la punta del iceberg), etc.

Les deseo unas excelentes fiestas de fin de año y que el 2026 sea mejor para Chile, los chilenos y también para nosotros, los chilenos más golpeados por el destino.

Fuente: Propio autor.

COMENTARIO

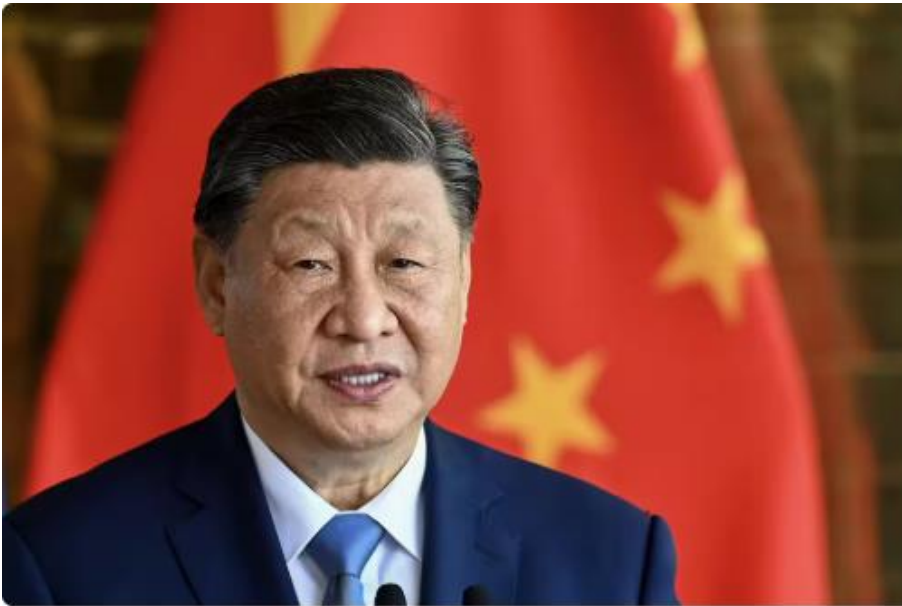


LAS AMBICIONES DE XI JINPING EN ÁREAS SENSIBLES DE AMÉRICA LATINA: EL NUEVO LIBRO BLANCO DE CHINA

Evan Ellis

23 de Diciembre de 2025

El documento detalla planes para expandir la presencia de Beijing en sectores estratégicos como tecnología, defensa y espacio, posicionando al país asiático en posible curso de colisión con Washington.



El 10 de diciembre de 2025, la **República Popular China (RPC)** publicó su **nuevo Libro Blanco** sobre sus **relaciones con América Latina y el Caribe**. La última versión, que sigue a los libros blancos sobre China y América Latina de 2008 y 2016, mantuvo el intervalo establecido de 8-9 años entre actualizaciones. Se trata de un **documento** que, aunque de tono diplomático, rebosa confianza en sí mismo y detalla el **compromiso de China de continuar ampliando y profundizando su relación con América Latina y el Caribe** en todos los frentes. Destaca

la **expansión de las actividades de la RPC en la región**, no solo en materia de comercio e inversión, sino también en **ciencia, tecnología e intercambios entre pueblos**, compromiso político a nivel nacional, subnacional y multilateral, y una **creciente participación en sectores estratégicos** como el **militar, policial, espacial**, las **tecnologías digitales** y la **inteligencia artificial**.

Irónicamente, el documento se publicó pocos días después de la nueva **Estrategia de Seguridad Nacional de Estados Unidos**, que se centraba en gran medida en **contrarrestar la influencia y la intromisión de China en la seguridad y otros sectores estratégicos del hemisferio occidental**. No obstante, el libro blanco de China no hacía ninguna referencia directa a Estados Unidos como parte del hemisferio, ni al aumento de la resistencia estadounidense a los avances de China. Solo incluía **referencias indirectas**, como un comentario en la introducción sobre el **“acoso unilateral”** en la región, la **“gloriosa tradición de independencia” de América Latina** y la voluntad de **China de coordinarse con “terceros”** en sus relaciones.

Como era de esperar, **el documento es más amplio y detallado que el Libro Blanco de 2016**, con una gama más amplia de ámbitos de cooperación, foros y otros vehículos, y cuestiones técnicas, desde los acuerdos de libre comercio hasta la protección de las inversiones y la doble imposición, pasando por la inspección aduanera y la cuarentena, lo que refleja el crecimiento y la maduración de la relación en los nueve años transcurridos desde que se redactó el último Libro Blanco.

En sus áreas clave, el documento sigue el formato adoptado en el plan de cooperación China-CELAC 2025-2027, organizándose en torno a cinco “programas” de cooperación: **“Solidaridad”, “Desarrollo”, “Civilización”, “Paz” y “Conectividad entre los pueblos”**. Paralelamente, reafirma el papel de América Latina en cada una de sus cinco “iniciativas” que organizan su compromiso global: la **Iniciativa de Gobernanza Global (GGI)**, la **Iniciativa de Desarrollo Global (GDI)**, la **Iniciativa de Civilización Global (GCI)**, la **Iniciativa de Seguridad Global (GSI)** y **“Cooperación la Franja y la Ruta”** (esta última es una sutil rebaja con respecto al uso que se da en otros lugares del término “Iniciativa la Franja y la Ruta”).

Cabe destacar que **China inicia su debate sobre la participación con América Latina con cuestiones de gobernanza, y no con el comercio**. En el marco de su Iniciativa de Gobernanza Global, la República Popular China proclama su **intención de colaborar con América Latina para “reformular” las instituciones financieras multilaterales**. Entre las que menciona se encuentran el **Fondo Monetario Internacional (FMI)** y el **Banco Mundial**, el **G20** y la **APEC**, y los **BRICS**, donde ha liderado la creación del **Nuevo Banco de Desarrollo**.



Buscando aprovechar el descontento con los nuevos aranceles estadounidenses y otras políticas hacia la región, la República Popular China se posiciona como **defensora de un “entorno internacional abierto y cooperativo”** que se opone al “acoso” y la “desconexión”, presumiblemente por parte de Estados Unidos.

En su análisis de la **participación multilateral no financiera**, el documento se centra casi exclusivamente en la **Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC)**, incluidos los diversos subforos China-CELAC creados en ese marco. **Ni siquiera menciona las instituciones del Sistema Interamericano en las que está presente Estados Unidos**, incluida la **Organización de Estados Americanos (OEA)**, en la que la República Popular China es observador activo desde mayo de 2004.

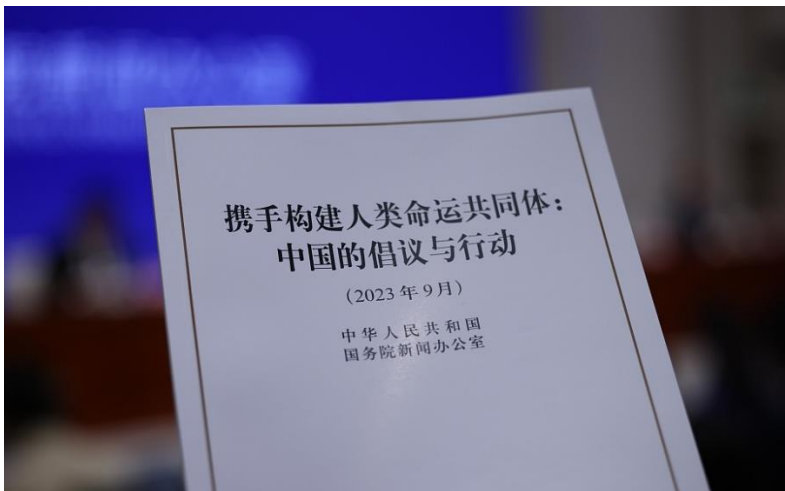
En el **ámbito comercial**, más allá de las previsible referencias a las relaciones comerciales mutuamente beneficiosas y a la miríada de foros y entidades que las promueven, el documento destaca el **interés de China en promover las transacciones en monedas locales**, en lugar del dólar, con “**swaps**” y otros mecanismos para facilitarlos. El documento también menciona una serie de mecanismos de financiación, incluidos los “**bonos panda**” para financiar proyectos de la República Popular China en América Latina.

El nuevo libro blanco de China menciona específicamente el **petróleo** y el **gas** (no solo la energía verde), así como los **proyectos de infraestructura** (incluida la infraestructura eléctrica y de telecomunicaciones), la **industria manufacturera en América Latina** y la agricultura como áreas en las que la República Popular China seguirá centrándose, y nombra múltiples subforos China-CELAC que facilitarán ese compromiso.

También en la sección “Desarrollo” del documento, **China destaca su intención de profundizar la cooperación con la región en diversas áreas estratégicas** que probablemente atraigan la atención de Washington. Entre ellas se incluyen la **transferencia de tecnología** y los “**intercambios**” de **científicos**, así como la **inteligencia artificial** y la **cooperación espacial**. El documento manifiesta la intención de promover la dependencia de la región del **sistema satelital chino BeiDou** (competidor del Sistema de Posicionamiento Global

occidental), lo que plantea problemas de vulnerabilidad de los datos, entre otros. El documento también se compromete a involucrar a **personal latinoamericano en los programas espaciales tripulados** de la República Popular China. Sin embargo, cabe destacar que no menciona el controvertido acceso de la República Popular China a las instalaciones de observación y seguimiento espacial del hemisferio, como su **radar espacial profundo en Neuquén**, el radiotelescopio chino-argentino o el **observatorio de Ventarrones** en Chile.

La sección dedicada al desarrollo analiza el papel de la República Popular China en la **“gobernanza pesquera regional”**, lo que posiblemente refleje la atención negativa que suscitan las **actividades pesqueras ilegales de la flota china de aguas profundas**. También menciona la intención de la República Popular China de **comprometerse con las cuestiones medioambientales**, otro ámbito en el que el historial de las empresas con sede en la República Popular China en la región es problemático.



En contraste con el alejamiento de Estados Unidos del “cambio climático”, **el Libro Blanco chino habla extensamente del compromiso de la República Popular China con América Latina en cuestiones climáticas**. Se trata de un ámbito en el que las empresas con sede en la República Popular China están logrando avances significativos con los **vehículos eléctricos (VE)** y la **generación de energía renovable**, mientras que Estados Unidos ha cedido, posiblemente, su espacio en los foros internacionales. El documento señala además la intención de la República Popular China de **comprometerse con la respuesta a los desastres y las vulnerabilidades de los “pequeños Estados insulares”**, como los del **Caribe**, un espacio marítimo estratégico para Estados Unidos en el que China tiene una presencia comercial, política y de seguridad cada vez mayor.

En el marco de la **“Iniciativa de Civilización Global”** de China, el documento analiza una serie de **compromisos entre pueblos que abren las puertas al cultivo de relaciones e influencia de la República Popular China** con las élites de la región en nombre del **intercambio cultural y deportivo**, aunque no se dan cifras concretas de visitas a la República Popular China patrocinadas por el Gobierno chino ni de becas. La sección también incluye el **compromiso de la República Popular China de aumentar el número de periodistas y académicos que acoge en su territorio**, así como el contenido que los órganos estatales chinos proporcionan a los

medios de comunicación latinoamericanos, con el fin de cultivar relaciones de influencia y compromiso, y dar forma al debate sobre la República Popular China y sus agentes en la región.

En lo que respecta a la **“Iniciativa de Seguridad Global”** de China, el documento dedica una amplia sección a la **colaboración en materia de seguridad**, que la República Popular China denomina su **“Programa de Paz”**. Aunque en documentos anteriores se han mencionado las actividades relacionadas con la seguridad de China en la región, el nuevo documento va mucho más allá, dando su **bendición a la ampliación de la formación militar, los intercambios y las actividades en la región**, incluidas las que involucran a **personal policial y judicial**. Se basa en las declaraciones de intenciones del **plan China-CELAC 2025-2027**, comprometiéndose a ampliar la colaboración en materia de aplicación de la ley con la región. El documento menciona específicamente las actividades previstas en materia de **lucha contra la corrupción, el lavado de dinero y la ciberdelincuencia**. El presidente chino, Xi Jinping, el presidente brasileño, Luiz Inácio Lula da Silva, el presidente chileno, Gabriel Boric, y el presidente colombiano, Gustavo Petro, posan para una foto de grupo antes de la ceremonia de apertura de la reunión ministerial del Foro China-CELAC en Beijing, China, el 13 de mayo de 2025. (REUTERS/Florence Lo/Pool)



En la sección **“Paz”**, el documento lanza sutiles críticas a Estados Unidos, declarando la oposición de China a la **“ciberhegemonía”**, en presumible referencia a los intentos de Estados Unidos de excluir a las empresas y componentes chinos de la infraestructura digital de América Latina. También **declara su apoyo a la región como “zona de paz”**, probablemente en referencia a las operaciones militares de Estados Unidos en el Caribe y a la intención declarada de Estados Unidos en su nueva Estrategia de Seguridad Nacional de ampliar la presencia militar estadounidense en la zona y utilizarla para lanzar ataques letales contra los cárteles de la droga “cuando sea necesario”.

Por último, la sección del Libro Blanco sobre **“Intercambios entre pueblos”** representa un **esfuerzo redoblado de la República Popular China por ampliar su poder blando** y, posiblemente, **complementar sus oportunidades de espionaje en la región a través de otros compromisos**. Por un lado, declara el compromiso de la República Popular China de **ampliar el apoyo a la reducción de la pobreza, el desarrollo social y la salud** en la región. Por otro lado, declara su intención de **aumentar los intercambios “a nivel subnacional” de China**. Esto último podría decirse que multiplica las opciones de la República Popular China para **cortejar a**

alcaldes y otros funcionarios locales por debajo del radar del escrutinio nacional y de las normas del Gobierno nacional contra la cooperación con gobiernos extranjeros.

Históricamente, **los libros blancos sobre política de China han sido**, sin duda, **buenas hojas de ruta para predecir las intenciones de la República Popular China en sus áreas de interés en la región**. El presente documento parece declarar su intención de avanzar con confianza en todos los frentes, incluidos los sensibles sectores de las infraestructuras, la tecnología, el ejército y el espacio, y la colaboración entre los pueblos, lo que multiplica las oportunidades de influencia y espionaje, sin deferencia ni siquiera reconocimiento de los puntos sensibles de Estados Unidos, lo que **probablemente lo pondrá en curso de colisión con Estados Unidos en la región en los próximos meses y años**.

Fuente: Página web Athenalab.

EL PRIMER CUARTO DEL SIGLO XXI

Por Alejandro San Francisco

28 de diciembre de 2025

El inicio del segundo cuarto del siglo XXI coincidirá con el comienzo del gobierno de José Antonio Kast. Con todo, las primeras señales posteriores a la elección del 14 de diciembre indican un cambio de ritmo y de orientación.



AGENCIAUNO

Esta es la última columna que escribo para El Líbero este 2025. Además, estamos a pocos días de terminar el primer cuarto del siglo XXI. Buen momento para revisar brevemente el significado político de estos 25 años.

Hace un siglo, cuando terminó 1925, Chile podía mirar para atrás y apreciar un cambio histórico inmenso: los golpes militares de 1924 y 1925 habían terminado con el régimen parlamentario en el país, así como terminó de regir la casi centenaria Constitución de 1833.

En la práctica, el primer cuarto de siglo había significado el fin del régimen vigente y una nueva Carta Fundamental, que incluyó la separación de la Iglesia y el Estado y la incorporación de nuevas tendencias económicas y sociales. Estas, en buena medida, reflejaban las transformaciones doctrinales que había experimentado el país, con el paso progresivo desde la libertad política hacia el concepto económico de gobierno, como estudió en su momento Mario Góngora.

En términos generales, se puede decir que Chile ha vivido un proceso análogo en los últimos años, con al menos dos reservas. La primera es que no se produjo el cambio constitucional, y en dos ocasiones fueron derrotados los procesos constituyentes, tanto de la Convención como del Consejo, en 2022 y 2023 respectivamente. Lo segundo es que estamos en un proceso en curso, pues todavía no termina la anomalía nacida con la crisis de octubre de 2019, que derivó en una gran radicalización ideológica, mucha creatividad institucional, riesgos de quiebre político y una etapa relativamente larga de reorganización que todavía no llega a su fin, aunque parece haber dejado atrás los ímpetus revolucionarios.

La historia de este primer cuarto del siglo XXI deberá observarse con atención. Hay algunas noticias y nuevas tendencias, existen factores que se explican por la transición y la democracia de los años 90 y otros que anuncian su crisis e incluso la posibilidad de nacimiento de una nueva era.

Los primeros diez años, claramente, fueron la segunda fase de la Concertación, o la década socialista, en la fórmula de Ascanio Cavallo y Rocío Montes. Los gobiernos de Ricardo Lagos y Michelle Bachelet representaron la consolidación de la democracia, la persistencia de la exitosa coalición surgida al alero de la Democracia Cristiana y el Partido Socialista, que integraban también otras fuerzas políticas. Pese a algunos altibajos, continuó el ritmo del crecimiento económico –que se había manifestado con fuerza desde 1984– y el progreso social. **En términos políticos, las coaliciones eran prácticamente las mismas: una centroizquierda sólida y mayoritaria, una centroderecha también fuerte, incluso creciente, pero que todavía no lograba llegar a La Moneda.** El Partido Comunista seguía siendo “la izquierda extraparlamentaria” y no surgían todavía nuevas fuerzas dispuestas a desafiar a las corrientes dominantes.

Si se observa la realidad social, e incluso ciertos aspectos políticos e ideológicos, el país estaba cambiando. En los años 90, en las universidades habían comenzado a triunfar tanto el Partido Comunista como nuevas organizaciones estudiantiles de izquierda; también se había producido un cambio importante en otras instituciones, como la CUT o el Colegio de Profesores, donde había decaído la influencia de la Concertación en favor de otros grupos como el propio Partido Comunista. A ello se puede sumar la llamada revolución de los pingüinos de 2006, hasta entonces la mayor expresión de movilización social y rebeldía juvenil antisistema, que en los años siguientes se volverían habituales.

En efecto, eso ocurrió con dos cambios importantes, que coincidieron con el cambio de década. En primer lugar, por el triunfo de Sebastián Piñera, elegido Presidente de la República para el período 2010-2014, con lo cual la centroderecha llegaba a La Moneda y la Concertación obtenía

su primera derrota presidencial tras cuatro éxitos sucesivos desde 1989. En segundo lugar, irrumpió con una fuerza inusitada “la calle”, a través del movimiento universitario del 2011.

Desde entonces en adelante, por diversas razones, la política chilena cambió, en buena medida pasó desde los salones parlamentarios y partidistas a las organizaciones sociales, e incluso se produjo un importante cambio generacional, que tuvo su expresión más clara con la llegada de Gabriel Boric a La Moneda en 2022. **A ello se sumó que irrumpieron, en la práctica, nuevos liderazgos políticos y luego también partidos y coaliciones que representaban un cambio respecto de la transición y el comienzo de la democracia.**

En los últimos 15 años han existido varios cambios en materia política. El primero se ha expresado en la alternancia en el poder, en la incapacidad que han tenido los gobiernos –desde la primera administración de Michelle Bachelet en adelante– para reelegir a alguien de sus filas. **De esta manera, se produjo el carrusel Bachelet-Piñera-Bachelet-Piñera**, a quienes siguieron finalmente Gabriel Boric y ahora José Antonio Kast. Las explicaciones pueden ser muchas, pero en la realidad hay una sola clave: Chile lleva 20 años sin continuidad gubernativa. Eso muestra dos cosas: la alternancia en el poder, que es propia de la democracia y puede ser vista como algo positivo, pero también la decepción de la ciudadanía, que a poco andar decide cambiar de línea, apoyando a alguna de las alternativas opositoras existentes.

El segundo cambio ha sido la renovación que se ha producido en las fuerzas políticas. En los últimos años surgió en la izquierda el Frente Amplio –al comienzo eran diversas agrupaciones– y otros partidos en la derecha, como el Republicano y Evópoli, y finalmente el Nacional Libertario.

También cambiaron las alianzas, como se expresó con el nacimiento de la Nueva Mayoría, que llevó a Michelle Bachelet a La Moneda en la segunda oportunidad; Chile Vamos, nueva denominación de la derecha tradicional; hubo alianzas del Partido Comunista con los socialistas y después con el Frente Amplio. En otro plano, quedó en evidencia la decadencia de algunos partidos, como el Radical y el Demócrata Cristiano, que en su momento fueron los más importantes del país. Sin embargo, la clave fue otra: **en la práctica, la centroderecha y la centroizquierda fueron superadas por las nuevas agrupaciones; por el Partido Republicano en el primer caso y por el Frente Amplio y el Partido Comunista en el segundo.**

No podemos dejar de mencionar en este breve balance el significado de la revolución de octubre de 2019. En su momento, los sucesos de las jornadas de movilización y crisis anunciaron el término de una época y el comienzo de otra. Ahí terminó el Chile de la transición y de la democracia post Pinochet, con sus coaliciones, códigos, liderazgos y formas de actuar. A ello se sumó una profunda crisis de confianza en las instituciones –Congreso Nacional, partidos, Estado, Iglesia Católica, e incluso Carabineros y el Ejército– lo que acentuó la sensación de lejanía y desafección política en amplios sectores de la ciudadanía.

Por el contrario, la nueva época no nació, en buena medida por el fracaso del proceso constituyente y la pérdida de popularidad y de resultados del gobierno de Gabriel Boric, que no fue transformador, no ha tenido continuidad ni logró ser “la tumba del neoliberalismo”, como prometió en medio de la fiebre revolucionaria. Quizá por eso estos 6 años han permitido

deambular desde la izquierdización y los ímpetus revolucionarios hasta la contrarrevolución, el crecimiento de la derecha y los deseos de orden. En otras palabras, **Chile cambió, pero a esta altura no queda claro cómo ni hacia dónde, y mucho menos cómo va a terminar esta historia.**

El inicio del segundo cuarto del siglo XXI coincidirá con el comienzo del gobierno de José Antonio Kast. Fue un triunfo legítimo, con la votación más alta de la historia de Chile –más de 7 millones de votos–, aunque todavía es imposible saber si dará comienzo a una nueva etapa o si logrará cerrar el proceso iniciado por la revolución de octubre de 2019.

Con todo, las primeras señales posteriores a la elección del 14 de diciembre indican un cambio de ritmo y de orientación. El resultado final deberá esperar, y la definición de un período diferente dependerá en buena medida del éxito del gobierno y de su continuidad en La Moneda tras los 4 años de Kast. La tarea no es fácil, considerando que es una realidad que ha sido esquiva en las últimas dos décadas para los diferentes sectores políticos y gobernantes.

Fuente: Página web El Líbero.

ARTÍCULO



LA GUERRA ANTES DE LA GUERRA

Sergio Ostornol Varela

Capitán de Navío

Publicado en Revista de Marina N° 3/2019, el 25 de junio de 2019

Se narran los sucesos vividos en la planta industrial de Asmar en Talcahuano para reparar y reacondicionar unidades navales listas para su desguace, ad portas de la crisis con Argentina por el canal Beagle.

Casi dos y medio años antes de la tensión generada entre Argentina y Chile por cuestiones de límites en 1978, la Armada y en particular su astillero Asmar fueron protagonistas del alistamiento de las unidades de la Escuadra para enfrentar la crisis.

Se conoce como conflicto del Beagle al desacuerdo surgido entre la República Argentina y la República de Chile sobre la determinación de la traza de la boca oriental del canal Beagle, que afectaba la soberanía de las islas ubicadas dentro y al sur del canal, y al este del meridiano del Cabo de Hornos y sus espacios marítimos colindantes.

El 2 de mayo de 1977 la Corona británica dio a conocer el laudo arbitral, para resolver la disputa limítrofe argentino-chilena y que otorgó derechos de navegación en el canal a ambos países, quedando Chile con la mayor parte de las islas y los derechos oceánicos. El gobierno argentino declaró el fallo “insalvablemente nulo”, ordenando el movimiento de tropas a la zona en conflicto. Chile por su parte hizo lo propio para defender su soberanía. El desconocimiento del fallo arbitral era conocido por las altas autoridades con bastante anticipación a lo formalmente enunciado.

Estados Unidos había impuesto algunas medidas restrictivas contra Chile, en oposición al gobierno militar, dentro de las cuales estaba la prohibición de ventas militares al país, justo cuando más lo necesitaba. La iniciativa aprobada por el congreso de los Estados Unidos se conoció como Enmienda Kennedy, la que fue auspiciada por el entonces senador Edward Kennedy, como una acción de oposición al gobierno militar.

La Armada de Chile se vio seriamente afectada por esta disposición que además involucraba a la industria de defensa de terceros países proveedores de equipamiento militar. El autor desconoce el análisis efectuado por el gobierno de la época, pero el relato que sigue a

continuación es la propia experiencia y desde la posición de jefe del departamento de ingeniería naval de Asmar Talcahuano.

Reunión con el almirante Merino

Sorpresivamente, una mañana de la primavera de 1976 fui citado a la oficina del administrador de la planta capitán de navío Óscar Paredes habiéndome instruido de recibir y acompañar al comandante en jefe de la Armada almirante José Toribio Merino, quien llegaría al astillero alrededor de las 10.30 hrs., proveniente del aeropuerto Carriel Sur, trasladándose de inmediato a la planta, en un automóvil asignado por la segunda zona naval.



CL 02 "O'Higgins"

En el intertanto, se me había dispuesto instalar algún sistema provisorio de iluminación a bordo del crucero O'Higgins, el cual yacía como parte de la escuadra del óxido (buques en espera de ser enajenados), luego de la avería sufrida algunos años antes y producto de la cual tenía extensos daños en su casco, sistemas de ingeniería y sistemas de armas, pero que además durante todo este tiempo había sido canibalizado en beneficio de su similar, el crucero Prat.

Al arribo del almirante Merino, subimos a bordo y pidió casco, un mazo, una linterna y guantes de seguridad. El buque estaba totalmente apagado, por lo que fue necesario ingresar a tiertas para recorrer su interior. El almirante se jactaba de haber sido el primer oficial de la Marina de Chile, formado en control de averías en la Marina norteamericana.

Bajamos a los salones de máquinas y calderas y al departamento de servomotor, donde cada cierto trecho el almirante golpeaba los mamparos, haciéndonos notar que a su juicio el material de acero aún estaba en buenas condiciones.

Al término de la inspección superficial, salimos a toldilla, nos quedamos solos él y yo, inquiriendo mi opinión si creía que el buque era reparable, a lo cual respondí afirmativamente aunque me parecía de muy alto costo.

Desde ahí mirando a otros buques que yacían en espera de ser enajenados, me dijo: “Me vas a tener que recuperar todas estas unidades porque nadie nos vende nada que tenga valor militar producto de la Enmienda Kennedy, tenemos que comprarnos nuestros propios buques para enfrentar a los argentinos”.

Acompañé al almirante Merino a bajar del buque a través del largo portalón que lo unía a tierra, se subió al automóvil que lo estaba esperando y nos despedimos con un apretón de manos y sin honores, abandonó la planta industrial para regresar de inmediato al aeropuerto Carriel Sur. En mi fuero interior pensé que la idea del almirante me parecía una locura y lo comenté al regresar a la cámara de oficiales, porque ya era hora de almuerzo. Algunos oficiales e ingenieros que aún estaban en la cámara escucharon mi relato opinaron igual que yo.

El día lunes siguiente, a primera hora llegó un escueto mensaje de la Dirección General de los Servicios, asignando fondos especiales para recuperar todos los buques que se encontraban fuera de servicio y nombrando una comisión especial integrada por el capitán de navío Arturo Niño de Zepeda, el capitán de navío Edmundo Smith, el capitán de fragata Fernando Medina, el capitán de corbeta Roberto de Bonnafos y el autor, entre otros.

La situación en los años ‘70 del siglo XX

Entre los años 1971 a 1977, la Marina se encontraba disminuida. Algunas unidades como los destructores Williams y Riveros, se encontraban en refit en Inglaterra, nuevas unidades se encontraban en construcción, como los submarinos Thomson y Simpson y las fragatas Condell y Lynch. Selectas tripulaciones se encontraban viviendo fuera del país. Asmar por su parte mantenía a un significativo grupo de oficiales y técnicos, en entrenamiento en el Reino Unido, capacitándose como parte de la transferencia de conocimiento para superar la dependencia extranjera a la hora de mantener y modernizar sus buques.



DD 14 “Blanco Encalada”

Súmese a ese contexto el que además en la base naval de Talcahuano se desarrollaban tres o cuatro grandes proyectos de modernización: la implementación y construcción del taller de armamentos, más conocido como proyecto Mapocho a cargo del capitán de fragata Oscar Bull, del taller de armas submarinas liderado por el entonces capitán de corbeta Gabriel Lafuente, el depósito de misiles liderado por el capitán de corbeta Raul Zamorano y el desarrollo del astillero de construcción naval a cargo sucesivamente de los capitanes Jaime Letelier y Nelson Ferrada.

Debido a que en 1972 ENAP había firmado un contrato con la empresa holandesa RDM, para explorar y explotar los yacimientos petrolíferos existentes bajo el mar, en el Estrecho de Magallanes, la Armada había comprometido su apoyo a través de Asmar, construyéndole las barcasas Simpayo y Manantiales y la plataforma autoelevatriz Diamond M Magallanes, por lo que una significativa parte de sus recursos estaban destinados a ello.

Así, la capacidad de la Marina estaba reducida y Asmar estaba distraído al momento de tener que recuperar las unidades en desguace próximos a ser enajenados, como el crucero O'Higgins, los submarinos tipo Fleet Obrien y Hyatt, los destructores tipo Fletcher Blanco y Cochrane, el APD Uribe, entre otros. También lo estaba el crucero Latorre, este último gravemente afectado por una falla detectada en sus tuberías de vapor, que hacía de alto riesgo su operación, razón por la que la Armada determinó dejarlo fuera de servicio.

Dentro del programa normal anual de reparaciones de los buques había que insertar un programa especial para recuperación de las unidades obsoletas, en un esfuerzo conjunto Armada-Asmar y en que el primero debía hacerse cargo de la adquisición de equipos, partes y repuestos, además del entrenamiento de su personal y el astillero más que duplicar su capacidad para atender a todos los nuevos requerimientos.

Las unidades a recuperar habían sido progresivamente canibalizadas, esto es, que gran parte de sus piezas y partes eran usadas en otros equipos similares de unidades aún en servicio, pero

ese no era el mayor problema. Por un lado se tuvo que fabricar aquellos donde las fuentes normales de suministro estaban bloqueadas por las disposiciones de la Enmienda Kennedy y el departamento de ingeniería de Asmar Talcahuano tuvo que asumir la misión de convertirse en el nexo entre las direcciones técnicas de la Armada, los talleres de Asmar, las empresas sub contratistas externas, dibujando o escribiendo una gran cantidad de documentos, planos y especificaciones técnicas para definir los trabajos a realizar.

Una buena idea

Fue el capitán de corbeta Roberto De Bonnafos quien había sido designado jefe del departamento de Ingeniería del crucero O'Higgins, quién en una amena charla vespertina me propuso una genial idea. Los buques transferidos en la década de 1950, por la Marina de Estados Unidos, los habían ido a buscar personal que estuvo embarcado en ellos por más de 25 años, quienes en esa época eran grumetes o marineros y sus superiores suboficiales o sargentos, les habían hecho dibujar los sistemas de ingeniería y armamento, hasta el último detalle, como parte de su aprendizaje, por lo tanto era probable que algunos aún tuviesen copias de la documentación técnica. Nos fuimos juntos a la Dirección del Personal, donde en el Departamento 2 se encontraba el suboficial escribiente Loayza, a quien habíamos conocido en la escuela de Ingeniería Naval, mientras cursábamos especialidad de ingeniería eléctrica, pensando que el sabría dónde y cómo ubicar a algunos de estos sub oficiales de diversas especialidades, ya retirados y que hubiesen estado embarcados por largo tiempo en las unidades a reconstruir.

Loayza nos pidió unas dos semanas de plazo en la búsqueda de los mejores candidatos necesarios para ponerlos a trabajar como soporte de los ingenieros, técnicos y dibujantes del departamento de ingeniería naval de Asmar Talcahuano, quienes tendrían la responsabilidad de asesorar para restituir la documentación faltante. Efectivamente, dos semanas más tarde nos llamó el suboficial Loayza para avisarnos que ya contaba con una primera lista de candidatos (nótese que en aquellos años no había computadores).

Loayza nos entregó el listado de nombres y presuntas direcciones de residencia y con Roberto nos distribuimos el trabajo de visitar a cada uno de los candidatos a su casa. Fue una sorpresa increíble el que efectivamente los entrevistados conservaban sus cuadernos de memoria los que contenían la información que se necesitaba o al menos parte de ella (en aquellos años no había escáner, fotocopidora ni máquinas fotográficas digitales). De los casi 50 nombres seleccionamos unos 20 especialistas entre mecánicos de máquinas, caldereros, electricistas, electrónicos, radaristas, navegantes, artilleros y torpedistas, a quienes ofrecimos incorporarse a la Armada para trabajar en Asmar. Todos ellos, sin excepción, se suscribieron positivamente y contamos con su participación hasta el final del proyecto. De hecho, algunos se embarcaron en las unidades una vez recuperadas, como parte de la garantía de servicio del astillero reparador y zarparon al teatro de operaciones austral. (Lamento no conservar sus nombres por cuanto hoy podrían haber sido propuestos como héroes merecedores al menos de una medalla por los servicios prestados).

Al lado de cada ingeniero asignamos a uno de estos colaboradores asesores, para redibujar los sistemas de las unidades en recuperación, asesorar las adquisiciones y más adelante su función

fue de inspección técnica de obra, acompañando a los diversos talleres del astillero o la empresa contratista y la presencia en la implementación y pruebas de taller o final.

El valioso aporte de la industria nacional

Debido a la enmienda Kennedy uno de los beneficios fue neutralizar la exención de impuestos de importación que por ley tenían las fuerzas armadas, haciendo económicamente viable las compras a nivel nacional. El departamento de ingeniería naval de Asmar Talcahuano se convirtió en el soporte no solo para la producción propia del astillero, sino también para reeducar a varias empresas en el cumplimiento de especificaciones militares propias de la Armada y que debían ser cumplidas a la hora de producir los bienes requeridos. Entre algunas de estas empresas participaron: Maestranza Edyce, Maestranza Cerrillos, Maestranza Sigü, Empresa Sigü Koppers, Cap Huachipato, Indura, Cocesa, Compac, Vapores Industriales, Oppicci, Vidrios Lirquen, Sinel, Sisdef, Eseval, Adolfo Stierling, Rhona, Phillips, Asmar V, Comercial Limache, Aislapol, Famae, UTFSM, U de Concepción, ABSTECH, DNV, Lloyds, etc.

Debo reconocer que me sorprendió la capacidad y disposición de la industria nacional para responder a nuestras necesidades asimilando con diligencia el cumplimiento de especificaciones militares.



SS 21 "Simpson"

El departamento de ingeniería naval llegó a ocupar dos pisos del edificio de la administración de Asmar Talcahuano, para acomodar a cerca de 200 profesionales que trabajaron en este megaproyecto.

Al esfuerzo realizado por diversos organismos de la Armada adhirieron organismos externos tales como Asimet, Sofofa, el Colegio de Ingenieros, la Asociación Nacional de Armadores, etc., quienes sin duda entendían la gravedad de la situación generada ante la restricción impuesta por Estados Unidos.



CL 04 "Almirante Latorre"

Los centros de formación técnica

Importante fue el silencioso aporte de los centros de formación como la Escuela de Artesanos Navales, bajo la dirección del capitán de fragata Marcelo Mahuzier, quien nos permitió organizar conjuntamente algunos cursos de capacitación aplicada tanto para personal de la Armada como del astillero, especialmente en el momento en que había tantos proyectos mayores en ejecución y donde era necesario contar con personal calificado, competente y capacitado.

El caso del crucero Latorre

La Dirección de Ingeniería de la Armada había firmado un contrato de servicio con la firma Combustion Engineering, de Connecticut, EE.UU., contrato que tenía por propósito el desarrollo de los planos de fabricación y el suministro de secciones de tuberías y válvulas para reparar el sistema de vapor de alta presión del buque. La entrega de suministros se produjo poco después que la enmienda Kennedy entrara en aplicación.

Es por ello que para materializar la entrega viajó un solo ingeniero norteamericano, quien llegó a Talcahuano en forma muy reservada, tanto así que estuvo solo una noche hospedado en el hotel Araucano de Concepción.



APD 29 "Uribe"

A primera hora del día siguiente, tuvimos una breve reunión presidida por el jefe de producción de Asmar (T) donde el ingeniero hizo una breve declaración, advirtiendo que estaba infringiendo la ley norteamericana y por tanto no podía entregarnos los planos y la documentación técnica elaborada por la oficina de ingeniería de la firma norteamericana. Como yo ocupaba la posición de jefe del departamento de ingeniería naval de Asmar Talcahuano y había administrado en parte el contrato, luego de su breve introducción, ante la mirada incrédula de los presentes se despidió de los asistentes y me pidió que lo acompañara al vehículo que lo llevaría al aeropuerto. En el trayecto me solicitó que le indicara el lugar donde hubiese un basurero, botó el paquete que traía en su maletín y me pidió que lo abriese una vez él dejara el astillero. Así lo hice y tragándome la dignidad por la Patria, recogí los planos y documentos descartados, regresando a la sala de reuniones para informar lo sucedido.

Los planos contenían toda la información requerida para hacer el trabajo de instalación y montaje, así como las instrucciones de trabajo y protocolos de pruebas que debían ser realizados una vez estuviese armada la tubería.

El caso crucero O'Higgins

Si bien la avería que sufrió el crucero fue su casco, el mayor daño fueron los componentes eléctricos, generadores, motores, tableros, interruptores, protecciones y cables de alta, media y baja tensión, por lo que la reparación consistió en la reanudación total de estos últimos. Un trabajo largo y complejo, porque previamente había que remover los cables originales, luego tender los cables nuevos y sellar las pasadas de mamparos para restituir la estanqueidad. Después de todo me parecía que el haber recuperado el crucero de alguna manera era el mínimo precio por la pérdida de mi gran amigo teniente Guillermo Arriagada, quien dió su vida durante la operación de salvataje que procedió a la varada.

Las plataformas de vuelo

A medio camino recibimos un nuevo requerimiento de la Armada consistente en dotar de cubierta para helicóptero para operar con helicópteros Aerospatiale SA-319B Alouette III, en todos los buques donde fuese factible, en particular en los destructores Portales y Zenteno, recientemente llegados al país. Este tema generó una amplia discusión técnica respecto de las normas a seguir. Finalmente tanto la Dirección de Ingeniería como la Dirección de Armamentos optaron por no innovar y ceñirse a lo establecido en las normas de la Marina norteamericana donde se define que la plataforma debía ser capaz de recibir un helicóptero en todo tiempo. Por la antigüedad no nos permitieron utilizar normas más modernas ya desarrolladas por la industria petrolera Offshore y consecuencia de lo cual las plataformas resultaron mucho más pesadas, solo por el no uso de materiales modernos que había desarrollado la industria naval.



DD 17 "Ministro Portales"

La implementación de señuelos

Alguien tuvo la idea de instalar algunos señuelos en algunos buques de superficie, como lanzadores de misiles hechos de madera o antenas de radar y comunicación hechos de alambre. La gente estaba tan empoderada que todos los días se recibían sugerencias sobre nuevos elementos que pudiesen engañar o desorientar a un observador a primera vista.

La premura y el entusiasmo

El deseo natural de terminar pronto el ciclo de reparaciones así como el exceso de entusiasmo del personal del astillero, terminó siendo un factor negativo porque se cometían muchos errores al intentar ahorrar tiempo y saltarse algunos pasos y controles.

Término de reparaciones extensas

Debo reconocer que reparaciones extensas o reconstrucciones de esta magnitud, son muchísimo más difíciles y costosas que una nueva construcción naval.

Al terminar las mismas no hubo celebraciones, discursos ni champañazos como en una botadura y por ello la gente se quedó con un sabor amargo.

A fines de septiembre de 1978, a los jefes de departamentos de Asmar Talcahuano se nos pidió una relación del personal recomendado a ser transferido a la Armada, advirtiendo que no solo pusiésemos aquellos que no podrían estar en Lista 3, si no todas las calificaciones; a pocos días de la Navidad, cuando las Escuadras de Argentina y Chile se encontraban en la zona austral, tuvimos que informar al personal seleccionado que debían irse de vacaciones y que su contrato terminaba el 31 de diciembre de 1978, basado en razones de costo por la baja carga de trabajo que ahora debía enfrentar el astillero.

Notificar a cada uno de los despedidos fue una dura experiencia, la gente no lo podía creer ni menos comprender, luego del esfuerzo realizado.

Entre algunos participantes en esta guerra estuvieron Guillermo Garcia, Luis Urbina, Rene Bazán, Carlos Agüero, Sergio Garcia, Lionel Doren, Michael Gubbins, Eduardo Barruel, Manuel Burgos, Arturo Partarrieu, Arturo Medina, Leonardo Cid, Sergio Balocchi, Damir Mandakovic, Roberto Rivera, Luis Iribarra, Reinaldo Roepke, Juanita Santos, Janet Peñailillo, Doris Lopez, Alejandro Quezada, Cesar de la Fuente y otros. No me cabe duda que hay cientos de nombres de marinos y civiles que compartieron esta guerra de más de dos años y cuyos nombres me temo han caído en el olvido en el transcurso del tiempo.

No puedo terminar sin referirme a las esposas de estos héroes anónimos. Ellas tuvieron un destacado rol al asumir la noble función de reemplazar a los padres ausentes toda vez que el trabajo era la primera prioridad. Ellas tuvieron que contener a los niños en oportunidades de periódicos ejercicios de oscurecimiento que interrumpían la labor cotidiana justo a la hora de hacer sus tareas escolares.

Cruceros, destructores y submarinos integraron la mayor flota que alguna vez haya tenido la Marina de Chile para apoyar las gestiones diplomáticas en curso. Al anochecer del 21 de diciembre de 1978 se encontraron las escuadras de Argentina y Chile, en la zona austral y estuvieron próximas a entrar en combate.

Para quienes participamos de la preparación de nuestros buques, era la Guerra por la Paz, donde los únicos enemigos fueron el tiempo cronológico para cumplir una apretada agenda en preparar los buques de la Escuadra y el lluvioso tiempo meteorológico de la zona con dos inviernos consecutivos

¡Ambos fueron ampliamente derrotados!

Fuente: Revista de Marina.

ARTÍCULO



MANIOBRA DE LA ESCUADRA CHILENA EN 1978

Luis Escobar Doxrud

Capitán de Navío

Publicado en Revista de Marina N° 2/2025, el 30 de abril de 2025

Resumen:

Estábamos listos para entrar en combate, acción para la que nos habíamos preparado durante toda nuestra carrera profesional y todas las tripulaciones dispuestas a entregar sus vidas en la batalla naval decisiva en cumplimiento de la consigna “Vencer o Morir”, solo pensando en la defensa de los intereses superiores de la patria.

Después de haber leído el artículo “Marino sin vacilar”, publicado en la Revista de Marina N° 999 de marzo – abril 2024, el que en una parte se refiere a la actuación de la Escuadra chilena en 1978 durante la crisis con nuestro vecino del Este, en la que se mencionan algunas inexactitudes, he estimado conveniente escribir mi versión de lo sucedido en la etapa final de la maniobra política y estratégica que finalmente evitó la guerra con Argentina.

A principios de ese año, el comandante en jefe de la Armada, Almirante José Toribio Merino Castro, debido a la situación internacional imperante, impartió instrucciones para que se congelaran todos los transbordos y se completaran las dotaciones de guerra, tanto de personal como de munición y logística.

Al asumir su cargo, el comandante en jefe de la Escuadra, Vicealmirante Raúl López Silva, recibe instrucciones del comandante en jefe de la Armada para entrenar a la Escuadra, exclusivamente para acciones de guerra.

Conducción estratégica y táctica de la Escuadra

El comandante en jefe de la Escuadra, vicealmirante Raúl López Silva, destacó por su liderazgo, hombría, temple y valentía, no solo durante la crisis de 1978, sino durante toda su carrera naval.

Desde que asumió la comandancia en jefe de la Escuadra, el almirante López demostró que él era el hombre indicado, era la persona precisa para conducir la fuerza en el momento internacional al que se vería enfrentado el país. Visitaba los buques en puerto y en la mar, llegaba en helicóptero o bien se descolgaba de la aeronave cuando el buque no tenía cubierta de vuelo;

navegaba en ellos, conversaba con las tripulaciones, y así fue generando un espíritu de cuerpo, unidad y cooperación entre buques a nivel de la flota, logrando que todos estuviéramos dispuestos a entregar nuestro máximo esfuerzo en cumplimiento del deber.

Escuadra 1978	
Comandante en jefe	Vicealmirante Raúl López Silva
Jefe del Estado Mayor	Capitán de navío Hernán Rivera Calderón
CL <i>Prat</i>	Capitán de navío Eri Solís Oyarzún
CL <i>O`Higgins</i>	Capitán de navío Eduardo Angulo Budge
CL <i>Latorre</i>	Capitán de navío Sergio Sánchez Luna
DDG <i>Williams</i>	Capitán de navío Ramón Undurraga Carvajal
DDG <i>Riveros</i>	Capitán de Navío Ernesto Huber von Appen
PFG <i>Condell</i>	Capitán de navío Erwin Conn Tesche
PFG <i>Lynch</i>	Capitán de navío Humberto Ramírez Olivari
DD <i>Zenteno</i>	Capitán de navío Arturo García Peterson
DD <i>Portales</i>	Capitán de navío Mariano Sepúlveda Matus
DD <i>Cochrane</i>	Capitán de navío Carlos Aguirre Vidaurre Leal
DD <i>Blanco Encalada</i>	Capitán de fragata Jorge Fellay Fuenzalida
AO <i>Araucano</i>	Capitán de navío Jorge Grez Casarino
ATF <i>Aldea</i>	Capitán de corbeta Octavio Bolelli Luna
Escuadrón Helicópteros	Teniente primero Christian de Bonnafos Gándara

Frecuentes reuniones con los comandantes donde se hablaba sin rodeos, solo con la verdad, fueron creando en las unidades una mística bélica que convirtió un conjunto de buques de combate en una fuerza naval invencible.

El acabado entrenamiento de las unidades, la destreza de las tripulaciones, los continuos ejercicios y la permanente preparación para el combate convirtieron a la Escuadra 1978 en un colosal instrumento estratégico que permitió al comandante en jefe de la Armada su empleo eficaz en la maniobra política que finalmente permitió impedir la guerra.

Ante la imprevisible evolución de las relaciones bilaterales, la Escuadra basada en Valparaíso realiza un primer despliegue operativo al teatro de operaciones austral entre el 23 de marzo y el 30 de abril y un segundo despliegue entre el 30 de octubre y el 02 de diciembre.

El día 12 de diciembre alrededor de la media noche, ante la inestable situación con Argentina y la información de inteligencia que indicaba que la Flota de Mar transandina (FLOMAR) navegaba hacia el área austral, la Escuadra, que había regresado a Valparaíso 10 días antes, zarpa rumbo a Talcahuano, recalando con las primeras luces del día 13 de diciembre. Atracamos tanto al interior como en el exterior de la dársena de reparaciones y en cuanto terminó la maniobra, las dotaciones iniciaron el apresto del buque completando todos los niveles de pertrechos necesarios para zarpar con el máximo de autonomía, en todo sentido. Un momento particularmente conmovedor fue la ejecución del zafarrancho “aclarar el buque para el combate”, cuando las dotaciones procedieron a bajar a tierra todo elemento superfluo y que de ser

alcanzado por el castigo adversario podría haber ocasionado incendio o se pudiera haber convertido en esquirlas que fuesen eventualmente a provocar daños a los tripulantes o al material.

La Escuadra zarpó hacia el sur y el personal de la planta de astilleros de la Armada en Talcahuano (ASMARTALC) continuó trabajando a turno completo para recuperar en el más breve plazo al crucero Latorre y la fragata Lynch, para su pronta reincorporación a la Escuadra.



Navegación oceánica. (Fuente: Autor artículo)

El desplazamiento al sur fue a velocidad de crucero y a 200 millas de costa, con el propósito de navegar fuera del alcance de la aviación de ataque argentina y en una zona donde debido a las normalmente malas condiciones climáticas la operación de submarinos adversarios fuera altamente improbable.

El 15 de diciembre fuimos informados del arribo al país de los aviones de exploración aeromarítima P-111 fabricados en Brasil y de su inmediata incorporación al esfuerzo de traqueo de la Flota de Mar argentina (FLOMAR) que se mantenía en alta mar al este de la Isla de los Estados; en la Escuadra recibíamos la posición de la fuerza adversaria cada 4 horas.

La navegación oceánica se materializó con condiciones meteorológicas bastante favorables, y me atrevería a decir que fue extraño el relativo buen tiempo que experimentamos en esas latitudes, que normalmente se presenta con mar gruesa como mínimo.

Así fue cómo el 17 de diciembre las dos agrupaciones en que se dividió la Escuadra recalaron a sus respectivos fondeaderos de guerra, agrupación “Acero” en bahía Porvenir en el canal Bárbara y Agrupación “Bronce” en bahía Océano, al interior de seno Searle. Esta división de la flota obedecía a la maniobra del comandante en jefe de la Escuadra para dar cumplimiento a su tarea de impedir una ofensiva estratégica argentina sobre territorio chileno.

Agrupación Acero: En bahía Porvenir, compuesta por: CL Prat; DDGs Williams y Riveros, PFGs Condell y Lynch.

Misión: Operar como fuerza de choque, para neutralizar a la Flota y conquistar el Dominio del Mar.

Agrupación Bronce: En bahía Océano, compuesta por: CL Latorre; DDs Portales, Zenteno, Blanco y Cochrane.

Misión: Impedir un desembarco anfibio en el área Beagle Nassau y apoyar al Grupo de Tarea Anfibio.

Ese mismo día recalca a bahía Porvenir el CL “Latorre”, aun con personal de AS MARTALC a bordo; se presenta para el servicio y continúa a bahía Océano para asumir el mando de la agrupación “Bronce”.

El 19 de diciembre a las 13:05 horas la Escuadra recibe, del Almirante comandante en jefe de la Armada, los siguientes mensajes:

“Prepararse para iniciar acciones de guerra al amanecer. Agresión inminente. Buena suerte”.

“Atacar y destruir cualquier buque enemigo en aguas territoriales chilenas”.

Este último mensaje tenía clasificación “ordinario”, de manera que intuyo que la idea del almirante Merino fue emplear esta comunicación como parte de su maniobra política que hasta ese momento se enmarcaba en una estrategia de disuasión y se alistaba para evolucionar a una estrategia indirecta empleando, con este propósito, la fuerza naval.

Después de analizar los mensajes y apreciar la situación política y estratégica, el Almirante López cita a reunión a los comandantes de los buques surtos en bahía Porvenir. En esta reunión les explica la idea de maniobra y ordena zarpar a las 19 horas. Asimismo, dispone que se comunique a las dotaciones que de ahora en adelante el toque de zafarrancho de combate significa estar frente al enemigo.

Idea de maniobra

Agrupación “Acero”: Desde bahía Porvenir dirigirse 35 millas náuticas al sur de Islas Diego Ramírez para recalcar a ese punto a las 08 horas del 20 de diciembre, con la misión de: Interceptar a la Flota de Mar argentina si aproxima al área Beagle Nassau en apoyo a la fuerza de desembarco IM argentina.

Agrupación “Bronce”: Desde bahía Océano dirigirse 10 millas náuticas al sur del Falso cabo de Hornos para recalcar a ese punto a las 08 horas del 20 de diciembre, con la misión de: Impedir intento de desembarco argentino en área Beagle Nassau, operando en apoyo a las fuerzas dependientes de la Tercera Zona Naval desplegadas en el área.

AO "Araucano": Dirigirse a "Punto Naranja" en el Mar de Drake para efectuar eventuales maniobras de reabastecimiento de combustible.

SS "Simpson" se mantenía en patrulla de guerra al sur de la isla de los Estados.

Aviación Naval: Con sus aviones P-111 y C-212 mantuvo permanentemente traqueada a la Flota de Mar argentina.

Desplazamiento al mar de Drake

Como estaba dispuesto, la agrupación Alfa zarpó de bahía Porvenir a las 19 horas, y adoptó una formación en columna flexible para navegar el canal Bárbara en dirección general sur. Navegamos en silencio de radar y este canal, pese a lo intrincado, está muy bien levantado, lo que hace relativamente fácil y confiable su navegación visual.

Mientras navegábamos este canal, las dotaciones continuaban pintando el camuflaje en la superestructura, tarea que concluyó, aun navegando aguas interiores.

Después del canal Bárbara navegamos el canal Cockburn, paso Brecknock, canal Brecknock y canal Unión. Al través de isla Basket, en el extremo sur de bahía Desolada y del paso Occidental, caímos a estribor, ajustamos la velocidad del buque bajo la de cavitación y nos empezamos a internar en el mar de Drake.

En ese momento nuestra mayor preocupación era la posible existencia de submarinos argentinos patrullando nuestras salidas oceánicas; ésta era la única vulnerabilidad de nuestra posición estratégica.

Años después, supimos que Argentina tenía 2 áreas de patrulla en el mar de Drake, una al sur de bahía Cook cubierta por el SS "Santa Fé" y la otra entre el Falso cabo de Hornos y el cabo de Hornos, cubierta por el SS "Santiago del Estero". Ambos submarinos eran de la Clase Guppy y sus comandantes tenían orden de "No disparar sus armas si no es atacado previamente".

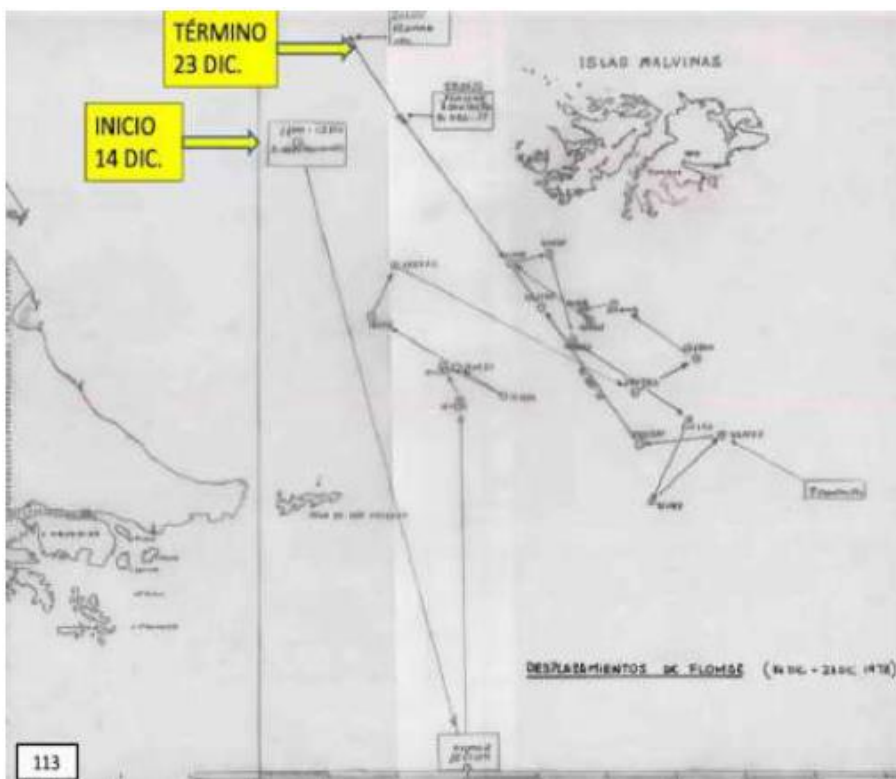
Navegamos durante la noche hacia el punto inicial al sur de Diego Ramírez, en donde adoptaríamos, de acuerdo con la idea de maniobra, la formación de aproximación a FLOMAR. Sin embargo, nuestra aviación de exploración nos confirma que, durante la noche, la fuerza enemiga había navegado en dirección general norte, alejándose del objetivo.

Ante esta situación, a las 09:15 horas del 20 de diciembre las agrupaciones Acero y Bronce reciben orden de retro marchar e iniciar el retorno a sus fondeaderos, donde recalaron antes de la medianoche.

El día 21 de diciembre transcurrió sin mayor novedad. La información de la exploración era que FLOMAR orbitaba al noreste de la Isla de los Estados, con muy malas condiciones de tiempo, fenómeno que le causaba un desgaste físico y anímico muy conveniente para nosotros que permanecíamos tranquilamente en nuestros fondeaderos de guerra.

Ante una serie de desplazamientos equívocos y movimientos incoherentes de FLOMAR, obtenidos del traqueo de la posición que cada 4 horas nos informaba nuestra exploración aeromarítima, el comandante en jefe de la Escuadra ordena ejecución al despliegue previsto y las agrupaciones zarpan con destino a los sus puntos iniciales. Esta vez pareciera ser la oportunidad definitiva.

El 22 de diciembre a las 08:00 horas, la agrupación Acero navegaba el Drake, al sur de islas Diego Ramírez, con rumbo general noreste, en demanda de la flota enemiga que se encontraba a una distancia tal que, si ambas fuerzas hubieran navegado de vuelta encontrada a máxima velocidad, estaríamos lanzando nuestros primeros misiles en unas 4 horas. Estábamos listos para entrar en combate, acción para la que nos habíamos preparado durante toda nuestra carrera profesional.



Ploteo de Flomar por nuestra exploración aeromarítima. (Fuente: Autor artículo)

Grande fue nuestra desilusión cuando, alrededor de las 11 horas, llega la información, corroborada por nuestra aviación de exploración, de que Flomar se dirigía a Puerto Belgrano abandonando el espacio de batalla y que el gobierno de la República Argentina había aceptado la mediación papal; el comandante en jefe de la Escuadra ordena el regreso de ambas agrupaciones, esta vez a bahía Océano.

Habíamos desperdiciado la oportunidad histórica de haber recuperado la Tierra del Fuego y la Patagonia. Nuestras fuerzas navales estaban moral y profesionalmente preparadas, entrenadas, y los sistemas de armas validados para, empeñados en combate, haber derrotado a la FLOMAR, y conquistar de esa manera el control del mar en el espacio de batalla. Esta habría sido una

guerra esencialmente marítima, donde las operaciones marítimas serían las decisivas. Quien triunfara en la mar, ganaría esta guerra.

En conversaciones posteriores con protagonistas de los hechos narrados, me he formado la convicción de que el almirante López estaba absolutamente decidido a entrar en batalla con la FLOMAR e infligirle una derrota decisiva, que nos habría permitido salir victoriosos de esta crisis que no habíamos buscado y como expresé, recuperar los territorios perdidos 100 años atrás debido a una maniobra política artera de parte de Argentina, que nos amenazó con entrar a la guerra del Pacífico en alianza con nuestros vecinos del norte, en circunstancias que ya teníamos nuestras fuerzas comprometidas en combate con Perú y Bolivia.

Nuestra confianza en la victoria era absoluta, pero no producto de la ignorancia ni del chauvinismo al que a veces estábamos acostumbrados, sino debido a que simplemente estábamos haciendo aquello para lo cual nos habíamos preparado durante todo el año algunos, los más motes, y toda su vida otros, los más antiguos, convencidos de que cada uno era el mejor del mundo en su puesto y que aportaría con eso para que ese equipo fuera invencible. En otras palabras, mediante un liderazgo basado en el profesionalismo y en el trabajo en equipo habíamos borrado de nuestras mentes, sin darnos cuenta, la segunda parte del lema “Vencer o Morir”.

1978 fue el año en que se pusieron a prueba todos nuestros conocimientos profesionales, nuestra fortaleza para recibir castigo, hoy resiliencia, nuestro espíritu de cuerpo, nuestra capacidad de lucha y nuestra voluntad estratégica. Estuvimos todos dispuestos a cumplir la tradición centenaria de nuestra marina, y el juramento hecho al egresar de nuestras Escuelas Matrices, “rendir la vida si fuera necesario”.

Quizás lo más extraordinario fue que nadie haya mostrado nunca ningún signo de debilidad, por el contrario, todos estaban ansiosos por entrar en combate en defensa de los intereses de la patria.

Para cerrar estos recuerdos, debo expresar que nunca habíamos estado tan cerca de hacer realidad la consigna para la que nos preparamos desde aquel lejano día en que ingresamos a la Escuela Naval “Arturo Prat” y cantamos por primera vez su himno: “Los cadetes navales chilenos, por la patria juramos morir... o triunfar en gigante pelea o morir con orgullo y honor”.

Honramos nuestro juramento y con orgullo podemos decir “Misión cumplida”.

Arenga del Almirante Merino al general Armada

El almirante José Toribio Merino envió el siguiente mensaje ante el inminente inicio de las acciones de Guerra:

“Una vez más la Historia nos pone de cara a la encrucijada definitiva de saber responder al llamado de la Patria en peligro, o sucumbir bajo un destino que sabemos gobernado más allá de nuestro control.

Nunca deseamos llegar a esta hora; jamás dejamos de abrigar las mayores esperanzas de ver impuestas la cordura y la justicia, por la sola fuerza de la razón y la voluntad de dos pueblos forjados tempranamente bajo una misma bandera.

No pudo, sin embargo, ser así. Hay circunstancias que exceden cualquier buena intención y obligaciones que trascienden lo mejor de las disposiciones.

Por ello es que, en el momento de iniciar esta cruzada en resguardo de nuestros legítimos derechos soberanos, largamente reconocidos por la justicia y la opinión pública internacionales, mi palabra se dirige a vosotros con la firmeza de ayer y de siempre para señalaros la enorme responsabilidad que hemos asumido y exigiros su más fiel cumplimiento.

Porque nos asiste la verdad; porque nos respalda un pasado de invariable juridicidad; porque el legado de nuestros Héroes nos enseña a darlo todo en defensa de esa verdad y por la plena vigencia de ese derecho, nuestra causa habrá de imponerse y demostrar al mundo cómo un pueblo pequeño, pero altivo, es capaz de remontar la más cruel adversidad, para hacer prevalecer aquellos principios superiores en que se funda la convivencia humana y renovar la ininterrumpida y gloriosa tradición de triunfo con que la Armada de Chile ha llenado tantas páginas de nuestra Historia Patria.

Marinos: Hacerse a la mar, Chile y el mundo serán testigos de nuestra calidad. Dios sabrá recompensar nuestros sacrificios y transformar en éxitos nuestros desvelos.”

Bibliografía:

1. ESCOBAR, 2025

Fuente: Revista de Marina.

LA GUERRA QUE NO FUE, GRACIAS A LA INTERVENCIÓN DE JUAN PABLO II

Por Lucas Goyret
27 de abril de 2014

Argentina y Chile estuvieron a tan sólo un par de horas de entrar en un conflicto armado por el Canal de Beagle. La mediación del flamante santo evitó el enfrentamiento entre ambos países.



"Es motivo de **profundo dolor y de íntima preocupación** el enfrentamiento entre la Argentina y Chile que se ha ido agudizando en este último período, a pesar de las vibrantes **invocaciones a la paz** formuladas por los Episcopados de los dos países". Corría el 22 de diciembre de 1978, cuando el papa Juan Pablo II **realizó un dramático llamado a la paz** ante el Sacro Colegio Cardenalicio de Roma, en presencia de los embajadores de las dos naciones en cuestión.

El conflicto armado entre Argentina y Chile por la posesión de las islas ubicadas al sur del Canal de Beagle era inminente. **Sólo era una cuestión de horas** para que las fuerzas de ambos países vecinos se entraran en guerra. Cuando el panorama era sombrío, desde el Vaticano **llegó la primera luz de esperanza** para una solución pacífica.

"El 21 a la noche, **el Papa se fue a dormir resignado** porque creía que no iba a poder hacer nada. Había escrito un documento muy desesperanzado. Por la madrugada, le llegan las noticias **de una disponibilidad de Videla y Pinochet**. Le dicen: 'Tenemos acá el télex de Videla, y también está de acuerdo Pinochet. Dicen que **si usted hace una intervención fuerte se podría parar la guerra**'. Entonces se escribe la segunda parte de ese documento, donde le anuncia al mundo que había detenido la guerra y que mandaría a su representante personal, **el cardenal Antonio Samoré**", relata el periodista **Bruno Passarelli**, en una entrevista para el diario argentino *Página 12*, autor del libro *"El delirio armado"*, que cuenta los entretelones del conflicto entre argentinos y chilenos.

El Sumo Pontífice llevaba tres meses en su cargo, tras haber asumido el 16 de octubre de 1978, y **ya mostraba la misma determinación** que finalmente lo caracterizaría por los siguientes 27 años de su Pontificado. **Finalmente ofreció su mediación**. Cinco días después de su pedido de paz, el 27 de diciembre **llegó a Buenos Aires el enviado del Vaticano**, el cardenal Antonio Samoré, quien tuvo un papel fundamental para la solución del conflicto.

"Alcanzo a divisar una lucecita al final del túnel", reconoció Samoré, luego de haber mantenido las primeras reuniones de paz con ambas delegaciones.



Cardenal Antonio Samoré

Desde ese 22 de diciembre, en el que el Papa realizó ese desesperado llamado a la paz, **transcurrieron 15 días de puro hermetismo**. Hasta que el 8 de enero de 1979, los cancilleres de Argentina y Chile, reunidos en el Palacio Taranco, en la capital uruguaya, firmaron lo que se conoció como **el Acta de Montevideo**, por medio de la cual ambos países **pedían formalmente al Vaticano su intervención** para encontrar una solución pacífica.

Para muchos analistas, **Samoré dio su vida por conseguir la paz** entre argentinos y chilenos. El cardenal **no llegó a ver los resultados de su fundamental labor diplomática**. "Los militares le hicieron mil trastadas y se murió del corazón. Durante tres años, **los milicos argentinos se pasaron desairando al Papa**. Cuando fue presentada su propuesta, infinitamente mejor que el Laudo Arbitral, Chile contestó en tres días y Argentina no contestó nunca. El pobre se murió **sin**

saber que había logrado detener la guerra. Finalmente, en 1984, ambos países firmaron el Tratado de Paz y Amistad", cuenta Passarelli.

Si bien el cardenal no pudo observar en vida los logros que, en gran parte, se consiguieron gracias a su impecable gestión diplomática, fue honrado al nombrar a uno de los pasos cordilleranos que unen a ambos países con el nombre de **Paso Internacional Cardenal Samoré.**

Tras su muerte, a los 77 años, el 4 de febrero de 1983, lo sucedió en el cargo el cardenal **Agostino Cassaroli**, secretario de Estado en el Vaticano.

Por su parte, el periodista también resalta la intervención que tuvo **el nuncio apostólico Pio Laghi**, quien a último momento **alertó al Papa del inminente enfrentamiento bélico.**

"Él fue quien realizó un movimiento de último momento, casi desesperado. El 21, cuando tuvo la clara conciencia de que la guerra era inevitable, **utilizó una clave secreta** solamente destinada a situaciones de emergencia internacional", narra Passarelli. Y completa: "Él no la podía transmitir desde el télex de la Nunciatura porque saltaba, y tuvo que ir a la única embajada con la cual estaba en buenas relaciones, la norteamericana. Finalmente mandó varios télex, que terminaron sobre la mesa del Papa. En el tercero le dice: **'Santo Padre, intervenga'**".

Cronología de unas arduas negociaciones

En mayo de 1977 un fallo arbitral de la Reina Isabel II de Gran Bretaña **ratificaba la posesión chilena de las islas Picton, Nueva y Lennox**, señalando que el Canal de Beagle corría en dirección este-oeste. Sin embargo, en enero de 1978, el gobierno argentino se negó a acatar el fallo, declarándolo **"insanablemente nulo"**.

Tras la firma del Acta de Montevideo, el 24 de enero de 1978, previo a su viaje a Puebla, México, el Vaticano anunció oficialmente que el Papa Juan Pablo II **"había aceptado mediar en el diferendo del Beagle"**.

Acto seguido, ambas partes **entregaron al mediador sus posiciones** y, en septiembre de 1979, el Sumo Pontífice recibió a las dos delegaciones para **marcarle las pautas de trabajo** a fin de facilitarles las operaciones para alcanzar la paz.

El 12 de diciembre de 1980, el Papa **presentó su propuesta a ambos Estados.** Las devoluciones fueron bien diferentes. Por un lado, **el gobierno chileno aceptó la propuesta papal** el 8 de enero de 1981. Es decir, dentro del plazo sugerido por la Santa Sede.

El 25 de marzo, Argentina no rechazó formalmente la propuesta papal, pero **pidió al Vaticano algunas aclaraciones.**

Luego de ciertas muestras de hostilidades entre ambos países, el nuevo gobierno argentino, con **Leopoldo Fortunato Galtieri** al mando, denunció en enero de 1982 el **Tratado de Solución Judicial de Controversias**, que habilitaba a cada uno de los dos países a concurrir a la Corte

Internacional de Justicia de La Haya en caso de litigios. Chile, por su parte, **manejaba esta posibilidad como último recurso.**

Haciendo hincapié en la vital intervención del Papa Juan Pablo II, Passarelli sostiene que el conflicto de Malvinas entre Argentina y Gran Bretaña no se pudo evitar **"porque el Papa no intervino en esa oportunidad"**.

"Malvinas no se pudo evitar porque el Papa no intervino en esa oportunidad"

Tras la Guerra, y después de la caída del gobierno de Galtieri, ambos países acordaron la prórroga del Tratado, el 15 de septiembre de 1982, en virtud de la cual resolvieron que sólo se podía acudir a ella **una vez que el Sumo Pontífice declarara la finalización de la mediación.**

Después de varios años de hostilidades y gobiernos que coquetaban con la solución bélica, en 1983 Argentina volvió a la democracia con el gobierno de Raúl Alfonsín, quien estableció como uno de los objetivos primordiales **encontrar una solución pacífica al problema del Beagle.**

El 11 de junio de 1984, el cardenal Agostino Casaroli presentó la última propuesta papal. Previo a su presentación, el emisario del Vaticano aclaró que **un rechazo de la misma significaría para el Sumo Pontífice el fin de la mediación.** Finalmente, ambas partes terminaron aceptando lo propuesto por Juan Pablo II.

El 29 de noviembre de 1984, Argentina y Chile **firmaron el Tratado de Paz y Amistad**, que otorgaba las islas al país trasandino. "Se va a la mediación, se discute y se discute, y sí, **las islas eran chilenas.** Ellos las habían habitado, tenían desde el siglo pasado colonos instalados. El laudo de la Corona fue exagerado, es cierto, pero ésa es otra cuestión", analiza Passarelli.

Eran tiempos en los que el mundo se encontraba convulsionado. La década del 80 marcó el inicio del fin de la Guerra Fría y en Sudamérica Argentina mantuvo una guerra con Gran Bretaña. Como se pudo evitar llegar a ese mismo fin en el Beagle, tal vez para muchos el conflicto entre argentinos y chilenos **pasó desapercibido.** Pero lo cierto es que por cuestión de horas o minutos, **el Papa Juan Pablo II no sólo evitó una guerra, sino que le salvó la vida a más de 22 mil personas.**

"No se recuerda en la historia Vaticana de los últimos dos siglos un Jefe de la Iglesia **que haya actuado con tanta decisión y oportunidad** ante difíciles conflictos internacionales como lo ha hecho el Papa Juan Pablo II", concluyó **Carlos Alberto Cornejo**, autor del libro *"Juan Pablo II o el valor de la vida humana"*.

Fuente: Página web Infobae.

DOCUMENTAL

BITÁCORA DEL SOCIO



1978 LA GUERRA DEL BEAGLE

Una producción de la Corporación Cultural Arturo Prat Chacón, que contó con la Producción ejecutiva de Rodrigo Álamos, la Dirección de Eduardo Tironi y la Dirección histórica de Patricia Arancibia. El documental consta de seis capítulos e incluye los testimonios de 42 protagonistas de la época. Se analizan las razones por las cuales este conflicto no se transformó en una guerra, pese a que las órdenes de iniciar el ataque fueron dadas por ambos países la noche del 21 de diciembre de 1978.

Esta realización fue entregada a la Armada de Chile el jueves 24 de agosto de 2017, por la Corporación Cultural Arturo Prat, con motivo de su Bicentenario y fue fruto del trabajo de más de ocho años. Fue producida por el ingeniero y Oficial de la Compañía de la Reserva Naval Yates, Rodrigo Álamos.



Para ver los videos, haga clic en cada uno de los links

1) 1978 La Guerra del Beagle – Capítulo 1, “Un Siglo de Espera”

<https://www.youtube.com/watch?v=KY2FMSE9AfQ&t=124s>

2) 1978 La Guerra del Beagle - Capítulo 2, “El Ludo Arbitral”

<https://www.youtube.com/watch?v=uSBuQdBSjTw>

3) 1978 La Guerra del Beagle - Capítulo 3, “Diplomacia, la Iglesia y el Fútbol”

<https://www.youtube.com/watch?v=L04Tr1jWrfI&t=78s>

4) 1978 La Guerra del Beagle - Capítulo 4, “El Apresto Naval”

<https://www.youtube.com/watch?v=tBvUJUJVGSN4>

5) 1978 La Guerra del Beagle - Capítulo 5, “Ándate al Sur... y Gana la Guerra”

<https://www.youtube.com/watch?v=vbCISoGib0w>

6) 1978 La Guerra del Beagle - Capítulo 6 Capítulo, “El Día D”

<https://www.youtube.com/watch?v=cMo7egY1HRY>

Fuente: Corporación Cultural Arturo Prat Chacón.

HISTORIA MARINERA

HISTORIA MARINERA



VIGILIA DE BATALLA

Marcial Magallanes (Capitán de Navío Mariano Sepúlveda Matus)

Publicado en Revista de Marina N° 6/1990, el 1 de diciembre de 1990



DD 17 "Ministro Portales"

Durante la crisis bélica vivida por nuestra patria en las postrimerías del año 1978, la Escuadra Nacional operó en el área austral, desarrollando las tareas propias de su misión estratégica en el teatro, cuyo escenario marítimo constituye, con certeza, el ámbito profesional por excelencia de los marinos chilenos.

El entrenamiento de las dotaciones de los buques ya había alcanzado un altísimo nivel de contabilidad, el cual aseguraba a las unidades la eficiencia de combate necesaria para afrontar la guerra en el mar con elevadas posibilidades de éxito.

El conjunto convergente de factores que habían llegado a configurar tal situación, tenía componentes remotas y otras próximas y actuales.

Entre las primeras, desde luego, jugaban un papel decisivo todas las normas propias de la formación integral del personal naval, las cuales significaban una impronta de virtudes humanas, un acervo de conocimientos profesionales, capacidad física y, sobre todo, una moral consecuente con el compromiso contraído por parte de cada uno de los tripulantes de nuestras naves con la patria. Casi sin excepción, todos ellos habían ingresado, en sus adolescencias tempranas, a las Escuelas Matrices de la Armada, y en sus alma mater habían recibido, como nutriente cotidiana de sus íntimas disposiciones de desarrollo anímico y crecimiento humano, la espartana doctrina de los valores más puros del ser nacional, la cual; por lo demás, sólo se imparte mediante la prédica ininterrumpida e inagotable del ejemplo, que es herencia de generaciones y patrimonio de verdaderos hombres.

Entre los elementos más cercanos, a su vez, era evidente que el riguroso proceso permanente de entrenamiento en la mar había logrado integrar, en cada buque, a sus equipos humanos como una sola energía constituida por la conjunción coordinada y compacta de capacidades individuales, sumadas y cohesionadas en voluntad y acción. A lo largo de todo ese año, ya por terminar, pero para la mayoría de sus hombres también como culminación de otros muchos períodos previos de intenso desempeño a bordo de las unidades de nuestra flota, la fuerza naval había sido sometida a las más exigentes pruebas imaginables de alistamiento y capacitación en navegación, ejercicios y maniobras, durante dilatadas campañas de intensa preparación para la guerra, cumplidas bajo toda condición de tiempo y circunstancia y ejecutadas a lo ancho y largo de las amplias coordenadas entretejida extenso ámbito oceánico de Chile.

Además, durante todo ese año, la Escuadra había estado al mando de un gran "señor del mar", cuya singular personalidad sintetizaba el conjunto de las capacidades precisas e indispensables para participar en ese rol, del crucial momento que vivía la patria. Las misteriosas circunstancias de la vida humana y de la Nación los hicieron converger en el momento de la historia que prueba a los hombres y, dependiendo de las infinitas variables del destino, los hacen capturarlo y proyectarlo, o dejarlo pasar sin mayor trascendencia. Como, con certeza -pero cada uno en su estilo- se habrían realizado en el mando quienes hubiesen estado en el trance de conducir la fuerza naval en similares circunstancias.

La consecuencia trascendente de todos estos diversos elementos reunidos era que cada buque había advenido en un órgano animado; vale decir, con alma.

Nuestro destructor era una de esas naves y por ese entonces yo tenía el privilegio de ser su comandante.

En sólo cinco días más sería Navidad. Y aun en las altas latitudes australes en que operábamos, circundados y empequeñecidos por el espectáculo imponente de soledades majestuosas indiferentes al tiempo y a los afanes de los hombres, nuestra atmósfera estaba traspasada por la emoción de los recuerdos. La condición de máxima alerta mantenía los sentidos agudizados; pero pese a ello, el aliento de todos los amores confluía desde las múltiples ausencias, enlazando a cada uno con su núcleo lejano a través de inmateriales telegrafías etéreas

establecidas, sin embargo, con la evidencia de una red indestructible de sentimientos invulnerables al tiempo y las distancias.

Nos encontrábamos pulsados por aquellas sencillas y legítimas emociones, sin que ellas perturbaran la entrega dedicada de todas nuestras capacidades a la preparación de nuestra nave para las pruebas a que, con certeza cada vez mayor, pronto sería sometida, cuando recibimos la orden de zarpar para converger al punto cuyas coordenadas indicaban, en la planificación de guerra, el origen del desplazamiento al área de la decisión.

Y nos hicimos, una vez más, a la mar...

Transcurrirían algunas horas antes de arribar a la situación previsible de contacto. Entonces bajé del puente para reconocer los detalles del panorama táctico en la CIC, e inicié un trayecto, puesto por puesto, para reconfirmar la condición eficiente de que todo estaba dispuesto y así se desarrollaba. Comprobé, una vez más, las medidas de alistamiento del armamento, del abastecimiento de munición y de las estaciones de control de averías; el funcionamiento de las calderas, las turbinas propulsoras y la maquinaria auxiliar y la fidelidad de los equipos electrónicos de enlace, detección e interferencias; en fin, revisé los espacios interiores y exteriores de la estructura del buque, mientras éste resbalaba sobre el océano equilibrándose en el oleaje, más como ente vivo que como ingenio mecánico impulsado por las energías termodinámicas engendradas por alquimias fecundas practicadas en sus entrañas palpitantes.

De todas las impresiones percibidas en ese recorrido, cuyos detalles, aun los menos relevantes, nunca he olvidado, la más profundamente significativa fue la plena normalidad anímica de nuestros hombres. En ninguno de ellos advertí siquiera una señal de excitación. Nada indicaba una disposición particular estimulada por el hecho cierto y asumido de proceder al combate inminente. Sus actitudes no mostraban euforias sobrevivientes; menos, sombríos temores; tampoco, sentimentalismos perturbadores. Allí estaban todos, "severos, inmutables, exactos"; cada uno en lo suyo, tranquilos y serenos, cumpliendo el acto preciso en ese instante y lugar. Como si la presencia del momento a ser vivido fuese la natural consecuencia de la suma de los anteriores, componentes sucesivos todos, de un trayecto humano consagrado a responder desafíos supremos a partir de la predisposición íntimamente entendida de que, cuando la ocasión llegase, se consumiría un rol vital, para cuyo éxito sería necesaria la contribución personal de la más auténtica realidad de cada cual. Era evidente que, en lo profundo de todas nuestras entidades, reconocíamos el compromiso inalterable de realizar, exactamente, lo que nos correspondía hacer; y esa convicción personal indestructible; había generalizado una tal confianza en la eficacia del conjunto y en la solidez granítica de los valores trascendentes que la sustentaban, que sólo la inamovible condición espiritual era su consecuencia expresiva más fiel y perfecta: todos igual que siempre; sin dudas ni aserciones súbitas estimuladas por la circunstancia. Auténticos y normales, sonrientes los más, mientras acortábamos, velozmente, la distancia con el enemigo...

Cuando hube inspeccionado todo el buque y regresaba al puente, pasé por la Cámara de Oficiales, que -ya desde el zarpe- había sido habilitada como enfermería principal de combate.

Sólo pocos meses antes habíamos recibido al médico a bordo. Hasta aquel entonces, el suyo era el único puesto, no cubierto, de la dotación de guerra. Tanto es así que cuando se presentó

en una fugaz recalada del buque a Valparaíso, quedó en claro que la situación de crisis evolucionaba inexorablemente al enfrentamiento bélico. Era muy joven y las circunstancias lo habían capturado en una seriedad formal del todo ajena a su realidad y atmósfera, convirtiéndolo en un necesario elemento ciertamente valioso y hasta indispensable, pero evidentemente extraño a la tan diferente idiosincrasia nuestra, visiblemente marcada, más aún, por el intenso proceso del riguroso entrenamiento en desarrollo.

Al recibirlo a bordo se me hizo evidente que su inteligencia y su espíritu consolidado por la diafanidad moral permitirían la necesaria y pronta adecuación de su individualidad al complejo medio al que se integraba en ese instante, con escasa experiencia a bordo. Lo más razonable fue, sin duda, acogerlo con la sobria cordialidad propia de nuestro estilo, expresarle nuestra convicción de la importancia de su rol y dejarlo descubrir, a su manera, su propio camino para llegar a ser otro más de los nuestros.

Al entreabrir, cuidadosamente, la doble puerta identificada con la cruz roja inscrita en un círculo blanco percibí, de inmediato, la pálida iluminación proveniente de la lámpara de pabellón instalada sobre la mesa de operaciones situada en el ángulo de popa-babor del recinto, normalmente mesa del comedor de los Oficiales. El haz de luz atenuada impregnaba con su frío reflejo el albo entorno esterilizado, proyectando una representación surrealista que -aunque precisamente inserta en la circunstancia del momento- impactaba penetrantemente por la extrema transmutación de su destino habitual. Aquel oasis confortable de sencillo buen gusto, tal vez lo más próximo a la cálida imagen sintetizada del hogar distante, se había trastocado, sin transiciones dilatorias, en aséptico habitáculo de implementos immaculados, relucientes en la ordenada distribución organizada para la restauración de las facultades vitales que pudieran serles lesionadas a los combatientes.

Ubicado exactamente bajo el límpido núcleo luminoso, ajeno a todo lo circundante, quieto y reconcentrado, nuestro médico, de pie junto a la mesa y frente a un albo anaquel de simples y precisas líneas metálicas, examinaba con experta minuciosidad las formas relucientes de los numerosos instrumentos dispuestos en una bandeja del mismo material impoluto. Con expresión absorta, pero serena y apacible a la vez, como si meditara fuera del tiempo y el espacio, y pareciendo que todos sus sentidos se encontraban directa y excluyentemente conectados a cada tijera, pinza o escalpelo al través de sus dedos, recorría con imperturbable concentración sus puntas, filos y superficies de terso acero, como si en devoto e introvertido ritual los estuviese consubstanciando a su propio.

Él no se percató de mi presencia ni de la silenciosa inquisición curiosa, algo alejada desde el umbral del recinto, con que por largos segundos lo observé asombrado. Era tal la íntima entrega de su actitud que me pareció atentatoria cualquiera forma de perturbación al verdadero trance que lo abstraía.

Entonces entorné las puertas, rodeé el sector y empecé a subir la escalerilla al puente de mando, firmemente aferrado a las barandas y -contra mi costumbre- muy lentamente. Mientras, plasmaba ésa última imagen con las anteriores; en un recuento de rostros y actitudes familiares revitalizadas, ya afianzadas en mi cerebro.

Me invadía una profunda tranquilidad y aunque parezca paradójico, una honda alegría.

Una plenitud de satisfacción que no es posible describir con palabras.

Ya todos nosotros, sin excepción alguna, íbamos al combate a hacer de nuestras vidas la encarnación de la causa superior de Chile, sintiéndonos afortunados por ello, inalterados y bendiciendo el destino que nos brindaba la ocasión, subconscientemente aguardada durante los tiempos de iniciación de cada cual en la mística trascendente y primordial de compromisos con destinos superiores a nuestras propias naturalezas humanas.

Cuando reingresé al puente, el Jefe de Guardia susurró en la oscuridad. - ¡No hay novedades mi comandante!"

Le respondí que, tan pronto hubiese alguna, me lo informara, y que, en todo caso, me avisara una hora más tarde.

Muy relajado, me acomodé en la butaca elevada, junto a los repetidores de los radares.

Y recuerdo que mientras musitaba mentalmente una oración -la misma de todas mis noches- me quedé profundamente abstraído y entonces mi mente recorrió las imágenes más felices de esa vida mía anterior, que se había transformado, agradecida y dispuesta, en la perfecta certidumbre de la voluntad de Dios.

Fuente: Revista de Marina.



NOTICIA ARMADA

GUARDIAMARINAS Y MARINEROS DEL SERVICIO MILITAR REALIZARON VISITA PROFESIONAL A LA ALCALDÍA DE MAR “PASO TORTUOSO” EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES Domingo 28 de diciembre de 2025

La actividad se enmarcó en las tareas de reaprovisionamiento de la repartición aislada, pieza clave del sistema de control de tráfico marítimo y salvaguarda de la vida humana en el mar de la Autoridad Marítima.



El 26 de diciembre, a bordo de la Unidad Marítima LPM-4407, Guardiamarinas y Marineros del Servicio Militar efectuaron una visita profesional a la Alcaldía de Mar “Paso Tortuoso”. El despliegue implicó un traslado de más de 200 kilómetros desde Punta Arenas hasta la

repartición, donde un servidor naval, junto a su familia, desempeña funciones de soberanía y control.

La Unidad Marítima, en el contexto de las tareas de reaprovisionamiento, trasladó tras cuatro horas y media de navegación a los Guardiamarinas Daniela Valencia y Vicente Saavedra, junto a las Marineros Servicio Militar Morin Moberac y Catherine Contreras. Los servidores navales fueron recientemente incorporados a las dotaciones de la Capitanía de Puerto y Gobernación Marítima de Punta Arenas.

Durante el trayecto, el personal en instrucción profundizó sus conocimientos sobre la red de ayudas a la navegación existentes en el Estrecho de Magallanes, las particularidades de la navegación en la zona austral y las capacidades técnicas de la LPM-4407, unidad que cumple roles fundamentales en la jurisdicción.



Al recalar en Paso Tortuoso, la comitiva desembarcó en un bote de goma, siendo recibida por el Alcalde de Mar, Suboficial Patricio Riquelme. El Servidor se encuentra ad portas de cumplir un año ejerciendo funciones en esta zona aislada, acompañado por su familia en esta importante labor institucional.

“La principal tarea es el control del tráfico marítimo, tanto de naves que vienen desde Punta Arenas o van en dirección a la salida oriental del Estrecho de Magallanes, así como salvaguardar la vida humana en el mar”, explicó el Suboficial Riquelme. Añadió que “la experiencia de estar aislado ha sido muy gratificante; son pocas las familias que tienen esta oportunidad, uniéndonos mucho más. Compartir con la familia es impagable”.

Durante la visita profesional, la delegación pudo interactuar con la familia del Alcalde de Mar y recorrer las dependencias de la repartición, incluyendo la sala de Control de Tráfico Marítimo. Asimismo, conocieron los sistemas de alimentación eléctrica, habitabilidad e instrumentos

meteorológicos para la toma de datos, interiorizándose en las experiencias del servicio en esta zona aislada dependiente de la Capitanía de Puerto de Punta Arenas.

Fuente: Página web Armada de Chile.

POSTALES DEL PASADO

Postales



Valparaíso, en 1892

(Facebook Valparaíso del recuerdo II)

Una hermosa foto panorámica de Valparaíso, tomada desde el cerro Artillería. En el sector izquierdo se observa parte del Muelle Fiscal y los diques flotantes de madera “Valparaíso” y “Santiago”.



Viña del Mar, en 1936

(Facebook Viña del Mar del recuerdo)

Una impresionante foto aérea del cerro Castillo, en donde, al centro, se ve el Palacio Presidencial que fue construido por iniciativa del Presidente Carlos Ibáñez del Campo e inaugurado en 1930. Abajo a la izquierda se observa el salón de té Palacio Ducal, de propiedad de Alberto Mackenna y Mercedes Matte, en donde se construiría luego el hotel Cap Ducal.



Valparaíso, en 1915

(Facebook Valparaíso del recuerdo)

La foto muestra el edificio de los Tribunales de Justicia de Valparaíso y la plaza de Justicia, con la estatua de la Diosa Temis, que en esa época estaba ubicada en la plaza y no el frontis de la actual Corte de Apelaciones de Valparaíso.

Este edificio fue construido en 1839 para ser destinado como el depósito de la aduana, pero con la reubicación de la Aduana en la plaza Wheelwright, el edificio quedó disponible y a inicios del siglo XX, en fecha no precisada, se instaló en éste los Tribunales de Justicia.



Viña del Mar, en 1936

(Facebook Viña del Mar del recuerdo)

Un foto panorámica en donde se ve el Coliseo de Viña del Mar que estaba ubicado en la Avenida Libertad, entre 13 y 14 Norte, donde hoy se encuentra la Plaza O'Higgins y que fue construido en 1929.

Frente al coliseo, en el bandejón central de la avenida, estaba el reloj Simpson, que era una torre de gran altura con un reloj análogo en su parte superior, que fue donado por la familia Simpson a la ciudad.

Fuentes: Según se indica en cada foto.

VIDEOS

INSTRUCCIONES PARA HABILITAR SUBTÍTULOS EN ESPAÑOL EN VIDEOS DE YOUTUBE

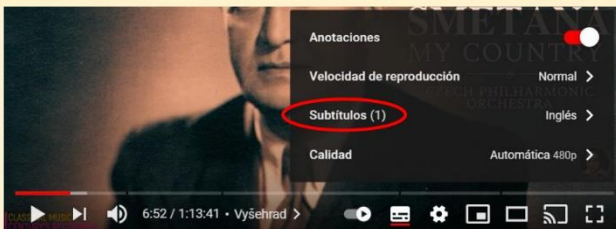
1) En la parte baja haga clic en “**Subtítulos**” (Aparecerá una raya roja bajo el ícono).



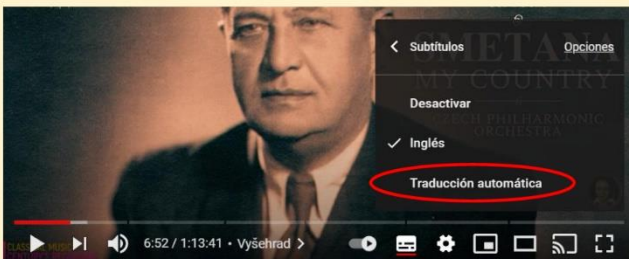
2) Haga clic en “**Configuración**”.



3) Aparecerán estas opciones. Haga clic en “**Subtítulos**”. En oportunidades está configurada la traducción al español y puede seleccionarla de inmediato.



4) Si no es así, aparecerán estas opciones. Haga clic en “**Traducción automática**”.



5) Ubique el idioma **español** y haga clic. Están en orden de abecedario.



VIDEOS MUY ESPECIALES

Las mejores películas, series, música, reportajes y marchas militares, de hoy y de todos los tiempos.

ELLA CREÍA QUE VOLABA HACIA EL AMOR DE SU VIDA

ENREDO DE AÑO NUEVO

https://www.youtube.com/watch?v=8bKV_vF093I

CON IMÁGENES MÁGICAS DE LA BASÍLICA

Mozart's Requiem in the Basilica of the Sagrada Familia

https://www.youtube.com/watch?v=8APog61kTwQ&list=RD8APog61kTwQ&start_radio=1

LA MÚSICA RECIBE AL NUEVO AÑO

New Year's Concert – 2025

https://www.youtube.com/watch?v=Liv-VJWzzM&list=RDLiv-VJWzzM&start_radio=1

LOS TRUCOS MÁS SORPRENDENTES DEL CINE ANTIGUO

How Old Movies Tricked Us

<https://www.youtube.com/watch?v=TunR4zCQ5Fk>

CÓMO SE CONSTRUYÓ EL CRUCERO MÁS GRANDE DEL MUNDO

El nacimiento del crucero MSC Meraviglia

<https://www.youtube.com/watch?v=in-EOE2sLrQ>

CÓMO CAMBIÓ EL CIELO DE EUROPA

La mujer que salvó 2.100 vidas sin usar ni 1 bala

<https://www.youtube.com/watch?v=1VkaNHrEk5I>

LA VOZ Y UN GRAN SHOW

Frank Sinatra - A Man and His Music + Ella + Jobim (1967)

https://www.youtube.com/watch?v=GuEwOIAE004&list=RDGuEwOIAE004&start_radio=1

VIDEOS MULTIGREMIAL

Videos publicados la presente semana

"No hay mal que dure 100 años, la esperanza no se pierde" - Programa Una Sola Voz en radio Portales de Valparaíso

<https://youtu.be/mqJklaHPCc8>

25 de diciembre de 1553 fallece Don Pedro de Valdivia conquistador de Chile - Carlos Valdenegro Oyaneder – historiador

<https://www.youtube.com/watch?v=h38m1tnsLw>

El no cumplimiento de órdenes judiciales es una norma en las autoridades de izquierda - Pedro Veas Diabuno - ex presidente de la Multigremial FACIR

<https://youtu.be/MOVmfeWCEk8>

Caleta Tortel : La Venecia Austral - Expone Patricio Herrera López - Trabajando Codo a Codo con Multigremial FACIR

<https://youtu.be/J4TLFBqAluc>