

---

# BITÁCORA DEL SOCIO

---

Lunes 16 de Marzo



MARZO 2026

# INDICE

NOTICIAS ASOFAR.....	2
EFEMÉRIDES.....	6
El 16 de marzo de 1923 se crea el Servicio de Aviación Naval, actual Aviación Naval.	
SALUD.....	26
Ataque de asma.	
CARTAS AL DIRECTOR .....	30
Cartas no publicadas en medios de prensa .....	32
MEMORIA HISTÓRICA .....	34
Carlos Altamirano, el Partido Socialista y la revolución chilena - Enero de 1971.	
CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO.....	35
N° 136: a oscuras.	
ACTUALIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL.....	36
Las 5 rebajas de impuestos del plan de Reconstrucción Nacional con que Kast inicia su agenda económica.	
REPORTAJE HISTÓRICO .....	40
Las primeras dotaciones de la Escuadra.	
HISTORIA MARINERA.....	49
Un barco llamado Logos.	
NOTICIA ARMADA.....	56
POSTALES DEL PASADO .....	58
LA CHINA QUE NO DEBEMOS OLVIDAR .....	62
VIDEOS .....	62

# NOTICIAS ASOFAR



---

## INFORMACIONES GENERALES PARA LOS SOCIOS

Compartimos con nuestros socios las siguientes informaciones de interés:

- 1.- La Asamblea General Ordinaria de Socios 2026, se realizará el jueves 23 de abril de 2026 a las 09.30 hrs. en el Salón Esmeralda del Club Naval de Valparaíso. Se invita a los socios a participar de esta importante actividad, en la que, además de tratarse temas relevantes relacionados con el acontecer y futuro de nuestra Asociación, se realizará la renovación del directorio.
- 2.- El mismo día 23 de abril, a las 12.15 hrs., en el Salón Esmeralda del Club Naval de Valparaíso, se efectuará la ceremonia de celebración del 64° Aniversario de la Asociación de Oficiales de la Armada en Retiro, en la que esperamos contar con la presencia de todos nuestros socios.
- 3.- Se insiste en la invitación a postularse como candidatos al Directorio período 2026-2028, elección que se efectuará en la Asamblea General Ordinaria del 23 de abril. Los postulantes deben enviar un correo a la dirección [asofar@gmail.com](mailto:asofar@gmail.com), hasta el 31 de marzo de 2026, con una breve reseña de sus actividades profesionales posteriores al retiro de la Armada de Chile, junto con expresar su interés de lo que desearían realizar como Director.



## SALUDO DE ASOFAR A ESCALAFÓN Y ESPECIALIDAD

El directorio y socios de ASOFAR hacen llegar un afectuoso saludo, a los oficiales del Escalafón de Oficiales de Mar que el 13 de marzo recién pasado celebraron su 101° Aniversario; y, a los Oficiales especialistas en Aviación Naval, que hoy 16 de marzo celebraron su 103° Aniversario.

Oficiales de Mar y Aviadores Navales de nuestra Asociación, que sirvieron a nuestra Armada con profesionalismo, espíritu de servicio y dedicación, y a quienes hoy reconocemos y felicitamos.



### 101° Aniversario del Escalafón de Oficiales de Mar



A fines del XIX, al Escalafón de Pilotos hubo ingresos desde la calidad de Gente de Mar, desde los rangos más altos de sus especialidades. Esta modalidad continuó hasta comienzos del siglo XX, desde donde salieron los primeros «Oficiales de Mar de 1° Clase».

El Decreto Ley N° 458 del 13 de marzo de 1925, dio vida la Escalafón de Oficiales de Mar, con el nombramiento de cuatro Oficiales de Mar de 1a. Clase y de dos Oficiales de Mar de 2°. Clase.



## 103° Aniversario de la especialidad de Aviación Naval



El día 16 de marzo de 1923, el entonces presidente de la República don Arturo Alessandri Palma, firmó el decreto que creaba oficial y formalmente el Servicio de Aviación Naval, dependiente de la Armada de Chile. Con este acto, se reconocía y culminaba un proceso iniciado en 1916 con el primer curso en la Escuela de Aeronáutica Militar . Desde la Base provisional de Las Torpederas, a la Base Aeronaval de Concón, más de 100 años de fructífera historia.



# 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](mailto:asofar@gmail.com)

**¡Mis oficiales sabrán cumplir con su deber!**

## EFEMÉRIDES

### EL 16 DE MARZO DE 1923, SE CREA EL SERVICIO DE AVIACIÓN NAVAL, ACTUAL AVIACIÓN NAVAL



#### **Cien años de la Aviación Naval**

**Javier Lüttecke Barrientos**

**Capitán de Navío**

**Revista de Marina, Bitácora Abierta, publicada el 16 de marzo de 2023**

Cuando el 17 de diciembre de 1903, los hermanos Wright hicieron despegar su aeronave, el “Wright Flyer I”, y esta se mantuvo suspendida en el aire por espacio de 12 segundos, lapso en el cual recorrió 36.6 mts., nadie pensó en los verdaderos alcances que tendría esta hazaña. En ese entonces, un artefacto bastante limitado y precario como un aeroplano hecho en casa, que buscaba vencer las leyes de la gravedad, no prometía mayores prestaciones, más allá del permanente desafío de intentar mantenerlo en el aire por el máximo tiempo posible. Sin embargo, su evolución y desarrollo dijeron otra cosa. Fue así que, en 1906, el brasileño Santos Dumont efectuó el primer vuelo de que se tenga registro, sobre los cielos de Europa y posteriormente, se construyó el primer aeroplano al que se le instaló un motor que le permitía mantenerse en el aire por espacio de casi tres horas.

Chile no se mantuvo ajeno a este nuevo fenómeno que causaba admiración y planteaba grandes desafíos en muchos aspectos. En 1910 ya se había realizado el primer vuelo sobre territorio

nacional y se miraba con perspectivas positivas el posible empleo de aeronaves en la función militar. Fue por ello que ese mismo año, el coronel de ejército don Pedro Pablo Dartnell propuso la creación de una organización aeronáutica militar, motivo por el cual, en 1911, el Supremo Gobierno de la época envió a dos oficiales de Ejército, los tenientes Manuel Avalos y Eduardo Molina, a Europa a estudiar lo necesario para crear en Chile una escuela militar aeronáutica. De esa forma, en 1913 nace el primer establecimiento de instrucción aeronáutica a cargo de una rama castrense.

En ese entonces, en Europa, ya se estaba considerando al aeroplano como un medio de acción militar, lo que no tardó en ponerse en práctica como parte de la planificación en un conflicto en los Balcanes y en los distintos teatros durante la I Guerra Mundial. La naciente arma comenzaba a demostrar su valía y se aceleraban las investigaciones y desarrollo por dotarla de mayores capacidades y abarcar más aspectos desde los cuales ofrecer utilidad táctica.

En ese escenario, la Armada de Chile, siguiendo los pasos de una institución hermana como el Ejército, los primeros en los cielos de la patria, tomó conciencia de la importancia de este nuevo medio y aceptó de esa institución, en 1916, una invitación para integrar un curso de aviación para Oficiales y Gente de Mar a realizarse en la Escuela de Aeronáutica, en Santiago. Este fue el hito que marcó el inicio de la actividad aeronaval en la institución, más allá de que aún no existía una organización formal, ni medios para tal efecto. No obstante, se había materializado la inquietud de muchos para abordar este nuevo desafío.

## Los primeros pasos

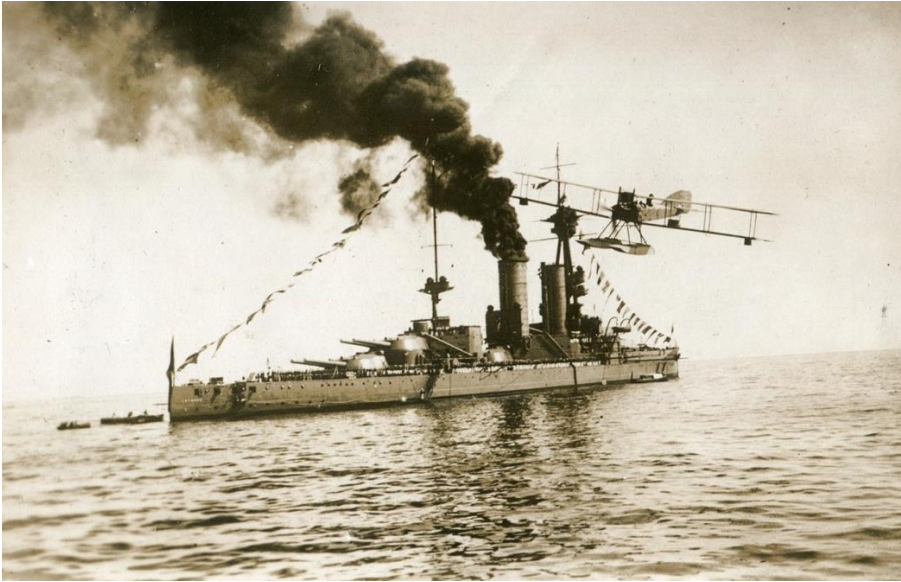


Es claro que todo desafío que se resuelva enfrentar debe ir acompañado de crecientes inquietudes y profundas convicciones, si se desea alcanzar el éxito. El interés institucional en el mundo de la aviación no estuvo ajeno a esta realidad. En la época, el teniente 1° Edgardo Von Schröeders, luego de permanecer en Europa los años 1907 y 1908 efectuando el curso para la especialidad de torpedos y cumpliendo un periodo de embarco en unidades del imperio Austrohúngaro, regresó a Chile muy motivado con la experiencia de haber visto de cerca cómo

lentamente la incipiente aviación se abría paso en un mundo dominado por los medios terrestres y marítimos, y transmitió a los mandos navales su visión acerca de aquello. Posteriormente, en 1911, su personalidad y competencia profesional llevaron a que la institución lo destinara a los EE.UU. para supervisar la construcción de dos submarinos, oportunidad en que pudo involucrarse con mayor intensidad en el desarrollo e impulso que tomaba la aviación en ese país, participando incluso en un vuelo en un hidroavión, en el río Hudson, del que se dice fue el primer vuelo de la historia con un pasajero. También fue testigo de la incorporación de aeronaves al servicio de la Armada de ese país. Pero sus convicciones e ideas no cesaron ahí. Continuó nutriéndose de experiencias e informaciones, especialmente en el extranjero, lo cual fue traspasando, al tiempo de lograr calar hondo en la conciencia institucional respecto de la importancia y necesidad de contar con material aeronaval orgánico. Fue así que Von Schröeders convencido de los beneficios que podía aportar este nuevo medio, fue capaz de sembrar el germen que a la postre daría cuerpo a la Aviación Naval de la Armada de Chile. No obstante, las prioridades institucionales del momento pasaban por renovar y fortalecer la Escuadra, razón por la cual desde 1910 el esfuerzo se centró en ese proyecto, postergando otras iniciativas y con ellas la creación formal de una Aviación Naval. En el intertanto, estallaba la I Guerra Mundial y los precarios aviones de tela que se construían hacían su estreno en un conflicto de profundos alcances, con importantes cuotas de éxito y proyección. El naciente medio aéreo demostraba su funcionalidad y valía en el escenario militar.

Frente a esa realidad, y sabedor del interés institucional por la aviación, a comienzos de 1916, el ministro de Guerra de la época envió a la Armada una invitación para que cuatro Oficiales y cuatro Gente de Mar se integrasen al cuarto curso en la Escuela de Aeronáutica, dependiente del Ejército de Chile. Fue así que, luego del debido análisis, se resolvió aceptar la invitación, y de esta forma, personal de la Armada fue comisionado para estudiar y así obtener el título de Piloto Aviador y Piloto Militar y, Especialista en Motores, respectivamente. Fue este el primer paso en esta singladura profesional y de sacrificios, de lo cual ya se han cumplido 107 años, que ha permitido a la Armada de Chile ser parte de los pioneros de la Aviación Militar chilena, surcando con orgullo los cielos sobre los mares de Chile y el mundo.





Sin embargo, el desarrollo de la guerra en Europa, la carencia de medios y la dinámica administrativa propia de la Marina en ese instante, no permitieron, por el momento, estructurar una organización formal para establecer un Servicio Aéreo Institucional. No obstante, no se abandonó la idea ni el esfuerzo, de tal manera que en 1918 el gobierno inició la negociación con Inglaterra para una compensación por la retención, por parte de ese país, de los buques que Chile había mandado a construir y que fueron requisados para su participación en la Gran Guerra bajo bandera británica. A raíz de esto, se logró una importante transferencia de aeronaves, 53 en total, las que fueron distribuidas entre el Ejército y la Armada, correspondiéndole a esta última 11 aeronaves del tipo hidroaviones: dos Sopwith Baby, seis Short, dos Avro 504K y un bote volador biplano Felixtowe F2A, las que iniciaron sus actividades de vuelo a contar de julio de 1919, en la bahía de Concepción, frente al Apostadero Naval de Talcahuano. Se iniciaban formalmente las actividades aeronavales de la Armada de Chile. Pero este incipiente despegue no estuvo exento de tragedias y reveses. Fueron varios los mártires que con arrojo y valentía dieron su vida frente a los desafíos que planteaba el deseo de dar a la Marina un servicio aeronaval orgánico. Hoy los recordamos con respeto y admiración, y constituyen un ejemplo de tesón, perseverancia y sacrificio.

Pero para sostener y operar los medios recién recibidos era fundamental contar con una base capaz de entregar el soporte necesario para el desarrollo de la naciente actividad aeronaval. Fue así que, a fines de 1920, en la playa Las Torpederas en Valparaíso, y haciendo uso de antiguas instalaciones ubicadas en ese lugar, se conforma el primer establecimiento institucional para este propósito y que llevó el nombre del lugar en que estaba emplazado: Base aeronaval "Las Torpederas". Sin embargo, este emplazamiento, por su ubicación física e insuficientes instalaciones, presentaba algunas limitaciones importantes para las operaciones. En consecuencia, se hacía necesario buscar otro lugar que otorgara mejores condiciones. En ese sentido, se comenzaron a realizar ejercicios aéreos en un área más al norte de Valparaíso y que se apreciaba más afín a las actividades de ese tipo. La bahía de Quintero aparecía en el horizonte de la naciente Aviación Naval.

Durante este período, mientras se exploraban nuevos lugares para trasladar la Base Aeronaval, se produce un acontecimiento relevante y que da vida formal al Servicio de Aviación como organización Naval, aunque este, en la práctica, ya existía. El día 16 de marzo de 1923, considerando ciertas reformas promulgadas el año anterior y derogando otras, el entonces presidente de la República, don Arturo Alessandri Palma firmaba el decreto que creaba oficial y formalmente el Servicio de Aviación Naval, dependiente de la Armada de Chile. Con este acto, no se hacía otra cosa que reconocer y culminar un proceso iniciado en 1916 con el primer curso en la Escuela de Aeronáutica Militar y que, a la fecha, ya permitía que se operara una cierta cantidad de aeronaves, desde una base propia y con personal institucional. Por lo tanto, el día 16 de marzo constituye la fecha en que se celebra el aniversario de la Especialidad de Aviación Naval, en razón del decreto firmado por el presidente de la República, pero no el instante del inicio de las actividades aeronavales por parte de la Marina.

Un par de años después, en 1925, la Armada adquiría nuevos aviones. Esta vez se trató de cuatro botes voladores Dornier Wal, cuatro hidroaviones Fairey III, seis botes voladores Dornier Libélula y seis hidroaviones Avro 504-N. Con este parque de aeronaves, la Aviación Naval consolidaba las actividades aéreas de la época y daba soporte a las misiones institucionales.

Ya con un Servicio de Aviación debidamente formalizado, las autoridades Navales de la época iniciaron gestiones para la obtención de recursos, para la construcción de una nueva base aeronaval que reemplazara a “Las Torpederas”. Dados los resultados de los ejercicios realizados y algunos estudios, se definió que el nuevo emplazamiento sería en la bahía de Quintero, lo que se materializó y permitió que el 29 de enero de 1927, se realizara el traslado definitivo del personal y los medios a las nuevas dependencias. Nacía la Base Aeronaval “Quintero” y con ella, una nueva realidad operacional.





### **UNIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS AÉREOS. RECESO DE LA AVIACIÓN NAVAL**

Resulta importante señalar que la Aviación Naval alcanzó un gran desarrollo durante el gobierno del general Carlos Ibáñez del Campo (1927 – 1931). Se cosechaban los frutos de un plan de adquisición de aeronaves y se operaba desde la nueva Base Aeronaval en Quintero. Sin embargo, al término de su mandato y producto de ideas unificadoras surgidas principalmente en Europa, se resolvió unificar los servicios aéreos de la Armada y del Ejército para dar estructura a una nueva institución que se denominó Fuerza Aérea Nacional. De esta forma, en el año 1930, los medios materiales, instalaciones y parte del personal del arma aérea de la Marina pasaron a integrar la naciente organización, que entre sus primeros mandos tuvo al Capitán de Fragata Adirio Jessen, como director del Material; al Capitán de Fragata Manuel Franke, como jefe del Estado Mayor; y, al Capitán de Fragata Luis Marín, como comandante de la Base Aérea de Quintero. Fue así que un total de 152 Oficiales, provenientes del Ejército y la Armada, vistieron y conformaron las estructuras de mando de la nueva institución. En consecuencia, la Armada dejó de contar con capacidad aeronaval orgánica. Durante 1931 y 1932, hubo esfuerzos políticos y gestiones, a partir de la efervescencia de la época, para disolver la nueva institución y reconfigurar los servicios aéreos de la Marina y el Ejército, gestiones que no prosperaron, manteniéndose la existencia de la Fuerza Aérea Nacional como una institución dependiente de una Subsecretaría vinculada al Ministerio del interior. Frente a este escenario, la Armada de Chile, ya sin un Servicio Aéreo propio, continuó aportando a la nueva institución con personal que se integró a sus filas.

Pero la inquietud y la necesidad de contar con medios aéreos propios no habían desaparecido de la Institución. A pesar de no tener el material de vuelo, la Armada continuó enviando personal a formarse como pilotos, observadores aéreos y técnicos de aviación, tanto en el país como en el extranjero. En 1940, por primera vez, marinos chilenos realizan el curso de piloto de guerra en la Base Aeronaval de Pensacola, en Estados Unidos, mientras se desarrollaba la Segunda Guerra Mundial en Europa. Bajo similar esquema, transcurrieron varios años en una lucha constante por retomar la actividad aeronaval y dotar a la institución de una Aviación Naval orgánica, aun sin éxito.

## El renacer de los Albatros

No fue sino hasta la década de 1950 cuando, luego de múltiples e intensos esfuerzos y bajo el segundo gobierno de Carlos Ibáñez del Campo, se firma el Decreto con Fuerza de Ley N° 149, de fecha 4 de julio de 1953, donde se autorizaba a la Armada para adquirir hasta cuatro helicópteros y aviones, para ser operados en la Zonas Navales existentes en la época, y que dichos medios fueran tripulados y operados por personal de la Institución. De esta forma, renacía una actividad fundamental de la Marina, que comenzó de inmediato a organizarse y a consolidar los esfuerzos para estructurar una Aviación Naval eficiente, eficaz y profesional en su desempeño general. Se comenzó a reentrenar, en dependencias de la Fuerza Aérea, al personal que ya había hecho cursos previos; se tramitaron las modificaciones reglamentarias pertinentes para operar de forma regular; se inició el proceso de adquisición de las primeras aeronaves que fueron tres helicópteros Bell 47G y dos bimotores Beechcraft D18S, y se procedió a la búsqueda de un aeródromo con capacidad de albergar a la renacida Aviación Naval. Este último esfuerzo no fue sencillo. Fracasaron varias iniciativas propuestas, sin embargo, se logró que el aeródromo “El Belloto”, ubicado en la localidad de Quilpué, y bajo la dependencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil, fuera elegido como Base de operación. Su emplazamiento y configuración presentaban algunas dificultades y precariedades, pero nada que un grupo de entusiastas, profesionales y motivados Aviadores Navales no pudiera soslayar. Así nace la Base Aeronaval “El Belloto”, antecesora de la actual en Concón. Y fue en esa Base donde se creó la primera unidad operativa que se denominó Escuadrón Aeronaval, a la usanza de la designación empleada por la Aviación Naval de los EE.UU.



Al alero de esta naciente organización aeronaval, en 1955, se inician las primeras prácticas de operación a bordo de los buques de la Escuadra con los helicópteros Bell 47G, a partir de cubiertas de vuelo modificadas para tal efecto y con procedimientos creados y diseñados en base a la experiencia de algunos oficiales, y sucesivas pruebas y ensayos. Fue así que, en 1957, la Institución decidió incorporar estos precarios, pero nobles helicópteros al esfuerzo que se realizaban en la Antártica. Esto se materializó con el desplazamiento del Naval 04 a bordo del

Transporte “Angamos”, para apoyar en territorio antártico una operación de aeronaves C-47 de la Fuerza Aérea de EE.UU., tarea que se desarrolló con pleno éxito, pero no exenta de dificultades. Es así que, a través de este tipo de operaciones, es posible apreciar que la Armada de Chile, a la fecha, cuenta con más de 67 años de experiencia en operaciones con buques, hito que enorgullece y ha dado prestigio a la Institución.

En la década transcurrida desde su renacimiento, la Aviación Naval comenzó a consolidar sus activos y a estructurar de manera funcional, tanto sus capacidades operativas como logísticas. Fue así que la Base Aeronaval “El Belloto” se fue ampliando; creció levemente el parque de aeronaves; la normativa institucional se modificó y se adaptó para formalizar las actividades aeronavales; se incorpora un Servicio Meteorológico orientado a la meteorología aeronáutica; los cursos de piloto y de personal técnico se fueron haciendo más regulares y específicos; se asesoró a la Tercera Zona Naval en la construcción de la pista de Pto. Williams, perteneciente en esa época a la Base Naval del mismo nombre; se cambió en el fuselaje de las aeronaves y como característica de llamada, la palabra ARMADA por NAVAL, entre muchas otras actividades. Sin embargo, el D.F.L. que permitió el renacimiento de la Aviación Naval, también imponía importantes restricciones que limitaban la posibilidad de contar con material de vuelo distinto de helicópteros y aviones de transporte, los que además debían ser en cantidades acotadas. Esta realidad no detuvo el espíritu emprendedor ni creativo de los Aviadores Navales, los que continuaron buscando opciones para incrementar el alcance de las operaciones aéreas y así entregar a las fuerzas navales mayores capacidades. Otro hito de este período fue la incorporación, entre 1962 y 1963, de dos helicópteros SH-34J, en virtud del Pacto de Ayuda Mutua que existía con los EE.UU. Estas aeronaves diseñadas y equipadas para la guerra antisubmarina fueron un enorme aporte y un tremendo desafío para la Aviación Naval; contaban con capacidad de detección submarina a través un sonar arriable, y vuelo estacionario automático. Fueron motivo de la creación de un Escuadrón Antisubmarino. Con ellos se abordaba un área fundamental de la guerra naval, que sería precursora de las capacidades con que se cuenta hoy en día. De esta forma, despejaba nuevamente la Aviación Naval, no sin grandes dificultades y profundos desafíos, pero con un enorme espíritu de superación y entusiasmo a toda prueba por parte de sus integrantes.

## **Crecimiento y nuevos desafíos**

A partir de 1964 la Aviación Naval se consolida como una fuerza de apoyo operativo y órgano rector institucional en materias técnicas y logísticas de aviación. Comienza así una etapa donde la incorporación de nuevos medios y una operación sostenida se transforman en los pilares base de esta organización frente a los crecientes desafíos que enfrenta la Institución.

En este período se crea el Centro de Instrucción de la Aviación Naval, organización encargada de centralizar los procesos de formación tanto de pilotos como de personal de las áreas técnicas de aviación. Pero, junto con estructurar los nuevos planes de estudio y editar textos, el Centro de Instrucción integró por primera vez, aeronaves para la instrucción de vuelo. Se trató de los aviones monomotor Mentor T-34, que también operaban la Armada de los EE.UU. y la Fuerza Aérea de Chile. En este mismo período, la Aviación Naval comienza la operación con Drones, transformándose en pionera en esta materia, tan masificada hoy en día.

Por su parte, en el año 1959 la Armada de Chile recibió el transporte “Piloto Pardo”, buque construido con una cubierta de vuelo especialmente diseñada para la operación de helicópteros, y con el cual la Aviación Naval comenzó a sistematizar las operaciones aeronavales desde buques, tanto en la zona austral de Chile, como en su territorio antártico. Fue en estas instancias en que helicópteros navales Bell 47G tomaron parte en acciones heroicas con motivo del rescate de 47 personas en la antártica, tanto de bases nacionales como extranjeras, luego de sendas erupciones del volcán de la isla Decepción, en los años 1967 y 1968. Estas acciones le significaron a las dotaciones de vuelo la obtención de la Medalla al Valor por actos de arrojo, con riesgos de sus propias vidas, al volar en medio de condiciones extremadamente complejas producto de las cenizas y gases en suspensión y la meteorología reinante. Sin embargo, los apoyos en territorio antártico no se han limitado solo a este tipo de acontecimientos. También, los medios aeronavales institucionales han apoyado diversas evacuaciones aeromédicas, actividad científica y otros requerimientos efectuados a la Armada.

Otro hito en el resurgimiento de la Aviación Naval lo constituyó, en 1966, la creación del Centro de Reparaciones de la Aviación Naval, dependiente de la Base Aeronaval “El Belloto”, entidad estructurada para dar soporte técnico y de mantenimiento al material aeronaval. Esta organización logística fue un paso importantísimo en la capacidad y posibilidades institucionales para ser autosuficiente en el sostenimiento de los medios aeronavales, en varios niveles. Gracias a ello fue posible mirar con optimismo la posibilidad de incorporar material de vuelo más sofisticado y con mayores prestaciones operativas. Fue así que, en 1969, se incorporaron los primeros dos aviones de transporte C-47 (Douglas DC-3), de un total de cinco, a partir del programa de ventas militares con el gobierno de los EE.UU. Con este tipo de aeronaves se abordaron tareas de mayor complejidad y se dio soporte a necesidades institucionales hasta ese momento, insatisfechas.

Así llegamos al año 1970, donde hubo otro hito para la Aviación Naval. Hasta ese momento, todas las aeronaves que operaba esta fuerza, contaban con motores convencionales a pistón. Sin embargo, en el mundo, desde hacía bastantes años, se encontraba bastante masificado el empleo de aeronaves propulsadas con turbinas a gas. Fue así que se adquirieron los primeros helicópteros equipados con esta tecnología y correspondió al modelo Bell 206, denominado en la Armada UH-57. Con ellos se introdujo no solo un nuevo sistema de propulsión, sino que nueva tecnología en estructuras, sistemas, diseño y otros. Sin embargo, esto también obligó a modificar los sistemas de entrega de combustible, tanto en tierra como en los buques. Estos helicópteros fueron, durante muchos años, pieza fundamental en el desarrollo de las campañas antárticas, operando desde el buque de transporte AP 45 “Piloto Pardo”.

Desde ahí en adelante, se comenzó a avanzar con más prisa en la estructuración de una fuerza aeronaval más funcional y de capacidades tácticas más incisivas, para así dar un mejor soporte a las operaciones navales y marítimas. Se incorporó una aeronave de aerofotogrametría para otorgar apoyo al Instituto Hidrográfico de la Armada, actual Servicio Hidrográfico y Oceanográfico. En agosto de 1973 la Aviación Naval recibió un avión Grumman Albatros HU-168, bajo la matrícula N-251 para su empleo como aeronave de exploración aeromarítima, pero que operó escasamente a raíz de un fatal accidente en que se vio envuelto, el 1 de noviembre de ese mismo año, y que dejó a dos nuevos mártires institucionales.

A contar del año 1974, la Aviación Naval, tuvo un nuevo impulso organizacional que le dio una mayor funcionalidad y diversificación de sus áreas de misión, enfrentando nuevos desafíos operativos, conforme a los lineamientos institucionales y nacionales. Fue así que se adquirieron aeronaves más modernas y de mayores capacidades respecto de las que existían, lo que iba de la mano con la llegada reciente de nuevos buques de combate. Del mismo modo, se dieron pasos importantes en la capacitación de pilotos y personal técnico, con cursos y pasantías, tanto en Europa, Brasil como en Argentina.

Dentro de esta dinámica, en julio de 1976, se recibieron tres aviones de origen brasileño Emb-110, cuya designación en Chile correspondió a C-95 y que cumplirían misiones de transporte y enlace. También fueron empleados inicialmente en tareas de exploración aeromarítima, ya que las características del radar con que contaba se los permitían. Posteriormente, en 1977, se firma con la misma empresa brasileña, Embraer, el contrato por la adquisición de 6 aviones P-111 Bandeirante, especialmente equipados con sensores y sistemas para tareas específicas de exploración aeromarítima. Paralelamente, la institución concretó un contrato con la empresa francesa Soci te Nationale Industrielle Aerospatiale, por la compra de 10 helicópteros SA-319B Alouette III, que vendrían a reemplazar a los Bell 206, Jet Ranger, en su operación con los buques de la Escuadra, los cuales arribaron al país a mediados de 1978, periodo en que las relaciones de Chile con Argentina se habían deteriorado peligrosamente a raíz del fallo arbitral por los límites en la zona del Canal Beagle. También durante 1978 se adquirieron a la empresa española CASA, cuatro aviones de transporte C-212 con capacidad de lanzar paracaidistas y carga, los que fueron traídos en vuelo al país. Fue así que, a fines de ese año, la Aviación Naval, contaba con una importante cantidad de medios recientemente adquiridos con los cuales, tanto la Escuadra como la institución, pudieron hacer frente de muy buena forma a los desafíos que plantaba la crisis con Argentina en el área del Canal Beagle.





Con este auge e integración de nuevas capacidades, y un incremento en los desafíos en las diferentes áreas de misión, se hacía necesario estructurar una organización que consolidara y adoptara nuevos enfoques respecto de los avances logrados a través de Centro de Instrucción de la Aviación Naval. Por tal motivo, el día 17 de abril de 1979 se crea oficialmente la Escuela de Aviación Naval, entidad que a partir de ese instante se transformó en el alma mater de los aviadores navales, por ser ella la formadora de los especialistas, subespecialistas y personal con especialidad complementada, así como también de toda aquella capacitación asociada a las operaciones aeronavales. Hasta ese momento, la citada escuela contaba con un precario inventario con los viejos aviones Mentor T-34B que se encontraban en el final de su vida útil, y que necesitaban ser reemplazados en el corto plazo para proseguir con las tareas de instrucción de pilotos. Por tal motivo, la institución seleccionó como su reemplazo al avión Pilatus PC-7 Turbo Trainer, fabricado por la empresa suiza Pilatus Aircraft Ltda., modelo del cual se adquirieron diez unidades, las que en su mayoría fueron traídas en vuelo desde Suiza hacia Chile por pilotos navales chilenos, lo que constituyó todo un hito por tratarse de una extensa y compleja ruta, recorrida por aeronaves monomotor, y con equipamiento limitado en ese entonces. De esta forma, se iniciaba una nueva y fructífera etapa en la instrucción de pilotos, la que capitalizaba las experiencias obtenidas tanto en el país como en el extranjero y que otorgan hasta hoy, un sello característico y único a los Pilotos de la Aviación Naval.

## **Preparándose para el nuevo siglo**

La dinámica mundial, marcada hasta ese momento por los conflictos asociados a la Guerra Fría, acarreó una serie de experiencias profesionales y técnicas, de las cuales la Armada y la Aviación Naval pudieron nutrirse y así establecer nuevos procedimientos y mejorar el equipamiento de los medios. Del mismo modo, esta realidad obligó a efectuar continuas mejoras en los procesos de formación y capacitación técnica del personal especialista para incrementar así el nivel de satisfacción y efectividad de las misiones a desarrollar. El surgimiento de nuevas tecnologías en el mundo de la aeronáutica, las guerras de Corea, Vietnam y posteriormente Irak, trajeron aparejadas una serie de lecciones que de una u otra forma fueron penetrando en la forma de desarrollar operaciones aéreas en los escenarios marítimos y que plantearon crecientes desafíos, los cuales fueron abordados por la Aviación Naval con decisión y profunda convicción.

En este marco, los medios aeronavales ya participaban en la operación UNITAS con la Armada de los EE.UU., instancia que permitía recibir experiencias y poner en práctica procedimientos y doctrinas desarrolladas por la institución. De esta forma, se consolidaba una aspiración nacida en los albores del siglo XX, pero que se proyectaba con intensidad hacia los umbrales del siglo XXI.

Con la llegada de los aviones Pilatus PC-7 a principio de los años 80, se inició progresivamente un nuevo proceso de renovación del material de vuelo que vino de la mano con un programa de modificación de algunas unidades de superficie de la Escuadra que otorgarían nuevas y mayores potencialidades para el desarrollo de operaciones navales de largo alcance y de mayor efectividad que las posibles hasta la fecha. Fue así que a mediados de esta década la institución adquiere una aeronave turbo reactor Westwind II, de fabricación israelí, primera de estas características en la institución, y que se empleó para misiones de transporte y enlace, evacuaciones aeromédicas y validación de sistemas de armas de los buques. Simultáneamente, comenzaba a cobrar vida un proyecto para reemplazar a los helicópteros Alouette III por aeronaves de ala rotatoria de mayores capacidades que operaran desde las nuevas plataformas de los destructores y fragatas recién modificadas. Fue definido como reemplazante el helicóptero pesado Cougar AS-535F1, de la empresa Eurocopter (hoy Airbus) cuya denominación Naval fue SH-32 y que contaba con tecnología de punta y modernos sistemas de armas para la guerra de superficie y antisubmarina. Las unidades comenzaron a ser recibidas a contar del año 1991 y hasta completar un total de seis helicópteros Cougar AS-532 y un Súper Puma AS-332, este último para tareas de entrenamiento y transporte. También, en marzo de 1988, la Aviación Naval recibe el primero de dos aviones turbo reactores Falcon 200 de origen francés, para reemplazar al Westwind II, dada la planificación operacional y el potencial empleo de nuevos sistemas de armas navales a bordo de estas aeronaves.



Con el progresivo incremento de las operaciones, parque de aeronaves, áreas de misión y gestión técnica de la Aviación Naval, la Base Aeronaval “El Belloto” comenzó a ser insuficiente para satisfacer los requerimientos tanto operativos como logísticos, al tiempo que comenzaba a ser absorbida y rodeada por el crecimiento urbano del sector en que se encontraba. Esta realidad y la proyección acerca del aumento sostenido de la actividad aeronaval demandaban de mayores

espacios, capacidades e instalaciones que respondieran más adecuadamente a las necesidades de soporte y operación de los medios. Fue así que la institución en su tarea de buscar un emplazamiento adecuado pudo disponer de amplios terrenos en la comuna de Viña del Mar, cercanos a la localidad de Concón, para así construir una nueva base aeronaval. De esta forma se iniciaba el proyecto que daría cuerpo a una Base de operaciones moderna, funcional y diseñada acorde a las necesidades y estándares requeridos. El día 19 de diciembre de 1987, y en una ceremonia presidida por el entonces comandante en jefe de la Armada, almirante don José Toribio Merino Castro, se inauguraba la pista del nuevo emplazamiento aeronaval y, poco más de un año después, el día 16 de marzo de 1989, se inauguraba ya terminada, la Base Aeronaval “Viña del Mar”, hoy Base Aeronaval “Concón”, para iniciar sus operaciones y servir como principal núcleo logístico que da soporte a la actividad aeronaval institucional. Se concretaba una importante aspiración y se daba inicio a una nueva etapa de operaciones y crecimiento.

Tal como se mencionó antes, con la llegada de los helicópteros SH-32 “Cougar”, fueron retirados del servicio las aeronaves Alouette que aún se encontraban operativas, pero se hacía necesario potenciar otras áreas y contar con medios de mayores capacidades y performance que los fieles helicópteros Bell 206. Por estas razones, a principio de 1990, se concretó el proyecto de adquisición de helicópteros livianos bimotor Bolkow BO-105 CBS4, de los cuales se recibieron siete unidades, entre aeronaves nuevas y usadas. Lo mencionados helicópteros pasarían a ser elementos preponderantes en las campañas antárticas, incrementando la capacidad de soporte y brindando mayores niveles de seguridad en las operaciones, dado su equipamiento y su condición de bimotor. Con la llegada de estos medios, fue posible potenciar también la capacidad operativa de las unidades existentes en la Zonas Navales: Fuerza Aeronaval N°2, con asiento en Punta Arenas; Estación Aeronaval “Iquique”, emplazada en la ciudad del mismo nombre y, el Destacamento Aeronaval ubicado en Puerto Williams. Esta experiencia también dio pie a la creación de nuevos destacamentos aeronavales en áreas geográficas de gran actividad marítima que no contaban con medios aéreos propios, integrando al helicóptero BO-105 como elemento principal. Es el caso de los destacamentos de Puerto Montt y Talcahuano. De esta forma, se materializaba una parte de los esfuerzos de la Armada por incrementar las capacidades aeronavales para así responder de mejor forma a las demandas de soporte institucional y la salvaguarda de la vida humana en el mar.

En este sentido, el estado de Chile tiene una gran responsabilidad de Búsqueda y Rescate, S.A.R., en una extensa área marítima del Pacífico, que abarca una superficie de 26.476.004 kilómetros cuadrados, en virtud de acuerdos internacionales contraídos, que plantea enormes desafíos y que con los medios aeronavales existentes hasta principios de la década de los 90 no era posible satisfacer a cabalidad. De tal forma se buscó cubrir las brechas existentes con la incorporación de aviones de exploración aeromarítima que pudiesen abarcar grandes áreas de búsqueda y al mismo tiempo, otorgar a la Escuadra y Zonas Navales, mayores capacidades de detección y obtención de un claro panorama de superficie, tanto en tiempo de paz (patrullaje de la Z.E.E., búsqueda y rescate) como en tiempo de crisis o conflicto. Fue así que, mediante una serie de gestiones de las autoridades institucionales de la época, la Armada aceptó una oferta del Departamento de Defensa de los EE.UU. para adquirir ocho aviones P-3<sup>a</sup> Orion, de segunda mano, mantenidos en preservación en el desierto de Arizona. Dichas aeronaves fueron sacadas de su condición y traídas al país en vuelo, arribando a Chile, la primera de ellas, el 5 de marzo de 1993. Progresivamente, se fueron incorporando los demás aviones hasta la llegada del último,

el 1 de noviembre de 1994. Tal como se había planificado, de los ocho aviones adquiridos, solo se dejaron en servicio cuatro, manteniendo los restantes como fuente de repuestos y sistemas para los que seguían operativos. Estos aviones, luego de ser recibidos, han sido sometidos en el tiempo a una serie de modernizaciones y que los ha dejado equipados con sofisticados sistemas e importantes capacidades operativas. En la actualidad, a la luz de un responsable manejo de los recursos asignados y una racionalización en el desarrollo de las fuerzas, se operan solo dos aeronaves P-3ACH (designación nacional), en complemento con otros medios de reciente incorporación. Por eso hoy, la Armada cuenta con un brazo aeronaval de largo alcance, capaz de llegar a la Isla de Pascua e integrarse a actividades y ejercicios en cualquier lugar del mundo, lo cual constituye un orgullo, no solo para la institución, sino que para el país.



Posteriormente, en el año 1997, la Marina adquirió siete aviones de segunda mano Cessna Skymaster 337, ofrecidos por el Departamento de Defensa de los EE.UU., que pasaron a denominarse O-2A, y que fueron destacados a las zonas navales para complementar la labor de los helicópteros en su tarea permanente de salvaguardar la vida humana en el mar.

De esta forma, la Aviación Naval fue dando forma a una organización robusta, profesionalmente sólida, logísticamente capaz y operacionalmente eficiente y eficaz. El perfeccionamiento de sus integrantes ha sido un esfuerzo continuo que no solo ha buscado conocimientos y capacitación, sino que se ha orientado hacia la obtención de importantes estándares de seguridad en todo ámbito, asociado a las operaciones aéreas. Destacan las concurrencias periódicas a simuladores de vuelo en diversos modelos, en el país y en el extranjero; capacitaciones profesionales del personal técnico, a nivel nacional e internacional; pasantías, intercambios y entrega de capacitación y entrenamiento a otras organizaciones, tanto nacionales como extranjeras. El profesionalismo y la competencia de sus dotaciones han sido fuente de prestigio y respeto, a todo nivel, no solo para la Aviación Naval sino que para la Armada de Chile.

Dentro de esta dinámica, a comienzos del presente siglo, el incremento en la actividad marítima nacional planteó nuevos desafíos que demandaban de la Marina y su Aviación Naval, mayores esfuerzos en el soporte para la seguridad de la vida humana en el mar. Se hizo necesario contar

con helicópteros de rescate de mayores capacidades, tanto en las personas a transportar, como en las distancias a recorrer. Fue así que se inició un proyecto para adquirir aeronaves con estas características, y la elección recayó en el helicóptero de la empresa Bell, modelo 412. Sin embargo, y por tratarse de la adquisición de aeronaves de segunda mano y por encontrarse en desarrollo la guerra de Irak, el mencionado modelo de helicóptero era muy escaso por su profuso empleo por empresas contratistas en el conflicto mencionado. Fue posible adquirir solo una aeronave y con el transcurso del tiempo, se hizo insostenible el esfuerzo por tratar de integrar más del mismo modelo, sin resultados positivos. Por tal motivo, se optó por cambiar el tipo de helicóptero y considerar al Dauphin AS-365N2, del cual se adquirieron inicialmente cuatro aeronaves. Los citados medios fueron desplegados a Punta Arenas, Puerto Montt, Talcahuano y Viña del Mar. Posteriormente, fue posible acceder a cuatro aeronaves más, pero del modelo Panther, AS-565FI, también adquiridas de segunda mano. Estas aeronaves, mejor equipadas, pero más antiguas, han permitido la capacidad de desarrollar labores de SAR nocturno, importante en la oportunidad de un rescate.

A partir del año 2003, luego de la dolorosa pérdida de dos integrantes de una dotación de vuelo de un helicóptero SH-32, que se precipitó al mar mientras participaba de un ejercicio antisubmarino durante la noche, la Institución resolvió desarrollar un proyecto para contar en el país con un simulador de escape que permitiera entrenar a las tripulaciones de vuelo y todo aquel que lo necesitase, en técnicas y procedimientos de egreso desde una aeronave sumergida. Este tipo de entrenamiento ya se desarrollaba desde el año 1997 en Noruega y Brasil, pero de forma muy esporádica y no para todos, dado los costos que significaba enviar a las personas a esta actividad. De tal modo, en el año 2007 se inaugura en la Base Aeronaval “Concón” el Simulador de Escape de Aeronave (S.E.A.) adquirido a la empresa canadiense Survival System, y que es único en el país, al nivel de los más modernos del mundo. En él se entrena a todas las dotaciones de vuelo de la institución y al personal que por sus funciones deba operar desde una aeronave, sobre mar. También se provee entrenamiento y capacitaciones a otras instituciones de la defensa, tanto nacionales como extranjeras, policías y entidades civiles que lo soliciten, dentro de la disponibilidad residual. Este sistema permitió un importante avance y un incremento en los niveles de seguridad de las operaciones sobre mar.

Paralelamente a este importante avance, los aviones de exploración aeromarítima P-111 adquiridos a fines de los años 70, ya comenzaban a ser insuficientes respecto de sus capacidades para abordar las múltiples tareas institucionales y se requería de medios mejor dotados, frente a la creciente demanda en ese ámbito. Del mismo modo, aparecía en el horizonte la necesidad de buscar una alternativa de reemplazo de los helicópteros Bell 206, que durante más de 40 años habían servido con nobleza en diversas misiones de apoyo y en la formación de los pilotos de ala rotatoria de la Aviación Naval. Fue así que, en el primer caso, en abril de 2010 se recibió el primero de tres aviones de exploración aeromarítima y guerra antisubmarina, CASA P-295 Persuader, adquiridos nuevos a la empresa Airbus. Estas aeronaves fueron equipadas con modernos sensores, sofisticados sistemas de comunicaciones y transmisión de data, así como de sistemas de armas antisubmarinas para su acción en esos escenarios. Al año siguiente, se completó la flota con la llegada de los restantes aviones, contando así la institución con mayores capacidades que, en complemento con las de las aeronaves P-3ACH Orion y los P-111 Bandeirante, han permitido dar una importante cobertura a áreas marítimas y lacustres de interés estratégico.

También, los viejos aviones Skymaster O-2A empezaban a cumplir su ciclo de vida útil y debían ser reemplazados en el corto plazo por aeronaves más modernas que siguieran cumpliendo el rol de Patrullaje Marítimo y Búsqueda y Rescate. En consecuencia, la Institución abordó un proyecto de reemplazo y seleccionó el avión de origen italiano, de la empresa Vulcanair, P-68 Observer 2, el cual cumplía con los requerimientos operacionales y técnicos que se deseaba. Así, a contar del año 2016 comenzaron a recibirse las aeronaves que, en total, sumaron siete y fueron asignadas al Escuadrón de Propósitos Generales VC-1 y a la casi totalidad de las Zonas Navales, con la excepción de la Tercera Zona Naval, debido a las condiciones meteorológicas del área.

El mismo año del arribo del primer avión P-295 (2010), se formalizaban las primeras fases de un proyecto para reemplazar a los antiguos helicópteros Bell 206. Fue un largo camino, no exento de dificultades, retrocesos y avances hasta que, prácticamente diez años después de su inicio, logró materializarse con la llegada del primer helicóptero Airbus H-125 (AS-350B3), HH-50 por su denominación naval, de un total de cinco. Se espera que el arribo del último se produzca durante el primer semestre de 2023.



No podemos dejar de mencionar la integración a las tripulaciones S.A.R., hace más de 12 años, de los nadadores de rescate. Estos profesionales, Oficiales y Gente de Mar, son marinos de diversas especialidades, altamente preparados e instruidos en técnicas específicas para realizar el rescate de personas en el mar u otras áreas acuáticas, de día o de noche, operando desde los helicópteros institucionales. Esta capacidad ha permitido abordar complejas y arriesgadas situaciones de rescate, basados en las grandes potencialidades que tiene este personal.

De esta forma, la Aviación Naval ha ido dando pasos importantes en el cumplimiento de los roles institucionales, a la par de ir incrementando el tipo de tareas a desarrollar, en beneficio de los intereses nacionales y de la misión de la Armada. En este afán, y cada vez que las aeronaves y sistemas han ido perdiendo capacidades, y la obsolescencia ha comenzado a limitar el

cumplimiento de roles, se han realizado importantes esfuerzos, en un marco de austeridad y a partir de la limitada disponibilidad de recursos, para dotar a la institución de medios eficientes y eficaces, capaces de mantener las potencialidades que exigen los intereses de Chile en los ámbitos Navales y Marítimos. Destacan las iniciativas desarrolladas por especialistas en Aviación Naval, que han permitido dotar a los medios de importantes capacidades, explotando los conocimientos adquiridos y una excepcional preparación profesional.

## **La Aviación Naval de hoy**

En la actualidad, la Aviación Naval es una fuerza operativa consolidada y relevante que otorga importantes potencialidades a las fuerzas navales y actividades marítimas, contribuyendo con sus medios y capacidades al cumplimiento de tareas múltiples. Está al mando de un Contralmirante, especialista en Aviación Naval, Piloto, y cuenta con unidades operativas (escuadrones, grupos y destacamentos aeronavales) y centros logísticos para satisfacer los requerimientos de los diferentes mandos que hacen uso de sus medios.

Tiene dos misiones claramente definidas. Una de ellas es operativa y dice relación con la entrega de medios equipados, entrenados y sostenidos logísticamente en el tiempo para su empleo con las fuerzas de Tarea y Mandos operativos, para así contribuir a la ejecución de operaciones navales y marítimas. La otra, alude al aspecto logístico y establece que se constituirá en la dirección técnica institucional en todo lo referido a materias aeronáuticas y de Aviación Naval, al tiempo de administrar los recursos humanos, materiales y financieros asignados para proveer el sostenimiento de los medios aeronavales.

La integran Oficiales y Gente de Mar especialista en Aviación Naval, subespecialistas, personal con especialidad complementada y aptitud calificada en áreas específicas, todos formados en el seno de la institución, en la Escuela de Aviación Naval. Entre estos están los Oficiales pilotos, Oficiales ingenieros, Oficiales Coordinadores Tácticos, personal técnico en las diversas áreas de la actividad aeronáutica, operadores y personal de apoyo. Todo este grupo humano, además de cumplir con sus funciones operativas y técnicas, está permanentemente capacitándose y manteniendo actualizados sus conocimientos y competencias profesionales en sus correspondientes áreas de injerencia.

Para el cumplimiento de su misión operativa, La Aviación Naval cuenta hoy con las siguientes unidades:

- Escuadrón de Helicópteros de Ataque HA-1, que opera helicópteros SH-32 “Cougar” y HH-32 “Súper Puma”.
- Escuadrón de Exploración Aeromarítima VP-1, con aeronaves P-295 “Persuader” y P-3ACH “Orion”.
- Escuadrón de Propósitos Generales VC-1, que opera aviones P-68 “Observer 2” y P-111 Bandeirante.
- Escuadrón de Helicópteros de Propósitos Generales HU-1, con helicópteros HH-50 B3, UH-05 “Bolkow” y HH-65 “Dauphin”.
- Escuadrón de Instrucción VT-1, a cargo de los aviones PC-7 “Pilatus”.
- Grupo Aeronaval Sur, dependiente de la Tercera Zona Naval, con asiento en Punta Arenas, opera aeronaves HH-65 “Dauphin” y P-111 “Bandeirante”.

- Grupo Aeronaval Puerto Montt, dependiente de la Quinta Zona Naval, con asiento en la capital de la X región, opera aeronaves P-68 “Observer 2” y HH-65 “Dauphin”.
- Grupo Aeronaval Talcahuano, dependiente de la Segunda Zona Naval, con base en Concepción, operando aeronaves P-68 “Observer 2” y HH-65 “Dauphin”.
- Grupo Aeronaval Norte, dependiente de la Cuarta Zona Naval, basado en la ciudad de Iquique, con aeronaves P-111 “Bandeirante”, P-68 “Observer 2” y HH-65 “Dauphin”.
- Destacamento Aeronaval Puerto Williams, dependiente del Distrito Naval Beagle, con asiento en la ciudad de Puerto Williams, operando con helicóptero UH-05 “Bolkow”.
- Base Aeronaval “Concón”, principal centro logístico aeronaval, para el soporte de mantenimiento y apoyo al personal
- Centro de Abastecimiento de la Aviación Naval, a cargo de la gestión, recepción y almacenamiento de repuestos, componentes y consumos técnicos para las aeronaves.

Pero lo que ha hecho que la Aviación Naval sea una organización bien estructurada y con una capacidad de operación sólida y consistente, son las personas que directa e indirectamente han contribuido con su esfuerzo, sacrificio y conocimientos a dotarla de capital humano, medios materiales y doctrina operacional de primer nivel. No debe extrañarnos, entonces, los logros obtenidos en materia de disuasión, apoyo a la comunidad, conectividad de zonas aisladas, mitigación y soporte durante catástrofes.

En el ámbito operacional, la Aviación Naval ha mantenido en el tiempo una sostenida y constante participación en ejercicios con Marinas extranjeras y otras instituciones, tanto en el país como en el exterior. Aparte de la tradicional operación UNITAS, se ha incorporado progresivamente en ejercicios internacionales de mayor connotación y envergadura, con importantes demandas tácticas y operacionales, lo cual ha obligado a mejorar los estándares, instalando en las aeronaves equipamiento más sofisticado, perfeccionando el uso del idioma inglés e incorporándose a procedimientos y normas OTAN, lo cual se ha desarrollado con total éxito. De esta forma ha sido posible integrarse y participar de la organización de ejercicios como Teamwork South, en las costas de Chile; Teamwork North frente a los EE.UU. y Canadá; MARCOT, en la misma área geográfica anterior; PANAMAX, en aguas del Pacífico frente a Panamá; y, en el ejercicio naval más grande y complejo del mundo que plantea un enorme desafío profesional para las Armadas y sus medios aeronavales como lo es RIMPAC, que se desarrolla en aguas del Pacífico, en las cercanías de Hawaii. En esa misma dinámica, aviones y helicópteros también toman parte en ejercicios con unidades navales extranjeras que transitan por aguas nacionales en su desplazamiento hacia otras áreas. En esas grandes ligas está presente hoy la Aviación Naval con sus medios de ala fija, ala rotatoria y personal especialista, otorgando a las fuerzas navales un gran potencial táctico producto de la experiencia profesional y las capacidades cultivadas en una historia de más de 100 años.

Pero más allá de la naturaleza táctica y estratégica de los medios aeronavales, durante su existencia, la Aviación Naval ha dado cuenta de innumerables actos en beneficio de la comunidad e instituciones, entre los que destacan, como se mencionó antes, el rescate en la isla Decepción en 1967 y 1968; el rescate llevado a cabo por los helicópteros “Cougar” con motivo del naufragio de la motonave “Porvenir I” en las cercanías de Corral, en agosto de 2005, donde las condiciones meteorológicas extremas mantuvieron en constante riesgo tanto a los naufragos, como a los helicópteros y al personal rescatista. Del mismo modo, y en hechos más recientes, el terremoto y tsunami de 2010 en Chile, fue motivo del despliegue de aeronaves a diversos lugares afectados

por el fenómeno, contribuyendo a las labores de apoyo y rescate. En 2011, la caída de una aeronave en las proximidades de la Isla de Juan Fernández motivó el despliegue de medios para dar apoyo a las labores de búsqueda y rescate. Posteriormente, a raíz de los graves incendios que azotaron la zona central de Chile a partir de 2017, medios de la Aviación Naval fueron desplegados para apoyar las labores de extinción, actuando una aeronave P-295 como guía de un avión tanque, y los helicópteros HH-32 como medio para el traslado de brigadas forestales. Lo mismo ha ocurrido con los apoyos brindados al jefe de la Defensa para la Zona de Biobío y Arauco, en tareas de seguridad interior, con motivo del estado de excepción constitucional establecido por las autoridades. No obstante, estos casos de particular connotación, los medios aeronavales están constantemente desplegados y actuando en resguardo de la seguridad de la vida humana en el mar, para control de la zona económica exclusiva, para el patrullaje preventivo de áreas de interés para el país y en muchas otras labores que, de manera anónima, se realizan de manera permanente.

Todo lo antes señalado, es resultado de un arduo y complejo transitar donde el factor humano ha sido, es y seguirá siendo fundamental en el desarrollo de la Aviación Naval. La impronta que cada integrante de esta centenaria organización ha puesto en cada una de las actividades y desafíos que se han enfrentado, ha sido clave para ir venciendo los obstáculos y aceptar los reveses que siempre acompañan a toda empresa que se aborda. No en vano, en estos más de 100 años de actividades, muchos han perdido la vida en actos del servicio buscando la excelencia y dando muestras de compromiso, convicción y voluntad. Son los héroes anónimos que han dejado su sello y que hoy gozan del respeto y reconocimiento de todos aquellos quienes han abrazado la opción de volar en las alas del Albatros. La cultura organizacional de la Aviación Naval tiene un sello particular que se ha forjado en el tesón de su gente, luego de más de un siglo de actividades, donde su característica fundamental es que cada integrante de esta cofradía nunca deja de ser marino y lleva en su espíritu, grabado a fuego, el ejemplo de Prat y sus camaradas.

Al cumplir más de un siglo de historia y haber transitado por diversos y complejos periodos del acontecer nacional, la Aviación Naval de hoy se presenta como una fuerza comprometida y capacitada para transformar los obstáculos en objetivos logrados y la dificultad en fuentes de experiencia y lecciones. El albatros seguirá volando rumbo al sol y más allá.

#### **Bibliografía:**

1. Carlos Tromben Corbalán (1987), La Aviación Naval de Chile. Segunda edición. MP & Vising Editorial, 1998.
2. Juan Carlos Pons Jara, Tomás Carvajal Álvarez, Erwin Cubillos Salazar (2018). Hidroaviones y Botes Voladores de la Armada de Chile. Período 1916-1930. Imprenta de la Armada. Valparaíso.
3. Vicente Salsilli (1972). Historia de la Aviación Chilena. Empresa Editora Nacional Quimantú Ltda. Santiago de Chile.
4. Historial Escuadrón de Helicópteros de Ataque HA-1.
5. Historial Escuadrón de Exploración Aeromarítima VP-1.
6. Historial Escuadrón de Propósitos Generales VC-1.
7. Historial Escuadrón de Helicópteros de Propósitos Generales HU-1.
8. Historial Escuadrón de Instrucción VC-1.
9. Registros Comandancia de la Aviación Naval.

10. Notas y experiencias del autor, CN Javier Lüttecke B.
11. [www.armadadechile.cl/noticias-navales/](http://www.armadadechile.cl/noticias-navales/)



---

**Fuentes:** Revista de Marina.

## **ATAQUE DE ASMA**

**Escrito por el personal de Mayo Clinic**

### **Descripción General**

Un ataque de asma es un empeoramiento repentino de los síntomas del asma. El asma es una afección crónica que dificulta la respiración porque se estrechan las vías respiratorias en los pulmones. Los síntomas de un ataque de asma incluyen tos, silbido del pecho, opresión en el pecho y dificultad para tomar suficiente aire.

Estos síntomas aparecen porque los músculos que rodean las vías respiratorias se contraen, las vías respiratorias se irritan e inflaman, y el recubrimiento de las vías respiratorias produce un líquido llamado mucosidad. Todos estos factores causan dificultad para respirar.

Las personas que ya han sido diagnosticadas de asma, por lo general, tienen un plan de acción para casos de ataques de asma. En este plan, se indica qué medicamentos tomar en ese caso y cuándo se debe recibir atención médica de emergencia. Las personas que no tienen un diagnóstico o un plan de tratamiento deben recibir atención médica de emergencia si presentan esos síntomas.

Si una persona sufre ataques de asma frecuentes significa que la afección no está controlada. Un profesional de la salud podría realizar cambios en los medicamentos y en el plan de acción en casos de un ataque de asma para tenerlo más controlado.

Un ataque de asma también se conoce como agudización del asma o brote de asma.

### **Síntomas**

Entre los síntomas del asma, se incluyen los siguientes:

- Falta de aire.
- Dolor u opresión del pecho.
- Tos.
- Sibilancia.

Los síntomas graves también pueden ser los siguientes:

- Dificultad para respirar
- Dificultad para hablar debido a la falta de aire
- Esfuerzo excesivo con los músculos del pecho para respirar
- Empeoramiento de los síntomas al estar acostado boca arriba
- Sudoración excesiva

El resultado de una prueba en el hogar, llamada medidor de flujo espiratorio, puede ser un signo importante de un ataque de asma. Este dispositivo mide la rapidez con la que puedes exhalar el aire de los pulmones. Las lecturas del flujo espiratorio máximo, por lo general, son un porcentaje del nivel máximo en que funcionan tus pulmones. A esto se le llama el mejor flujo espiratorio máximo.

Un plan de acción para casos de ataques de asma muchas veces incluye instrucciones basadas en la lectura del flujo espiratorio máximo. Si la lectura del mejor flujo espiratorio máximo está por debajo del 80 %, esto puede ser un signo de un ataque de asma.

## Cuándo debes consultar con un médico

Un plan de acción para casos de ataques de asma te indica cuándo debes llamar a un profesional de la salud o pedir atención médica de emergencia. Un plan se divide en tres partes con códigos en colores:

- **Verde.** La zona verde del plan es para los casos en los que te sientes bien y no tienes síntomas de asma. El plan te indica qué dosis del medicamento de control a largo plazo debes tomar cada día. También te indica cuántas inhalaciones debes realizar con el inhalador de alivio rápido antes de hacer actividad física. Si usas un medidor de flujo espiratorio, las lecturas deben ser del 80 % o más de tu mejor valor.
- **Amarillo.** La zona amarilla te indica qué debes hacer si tienes síntomas de asma. Te explica cuándo debes usar un inhalador de alivio rápido y cuántas inhalaciones realizar. También describe qué hacer si tus síntomas no mejoran y cuándo llamar a tu equipo de atención médica. Las lecturas del flujo espiratorio máximo están entre el 50 % y el 79 % de tu mejor valor.
- **Rojo.** La zona roja te indica que debes buscar atención médica de emergencia cuando los síntomas son graves o si los síntomas empeoran o no mejoran después de usar un inhalador de alivio rápido. Las lecturas del flujo espiratorio máximo están por debajo del 50 % de tu mejor valor.

Si no tienes un plan de acción para casos de ataques de asma, pide atención médica de emergencia si los medicamentos de alivio rápido no están aliviando los síntomas.

## **Revisiones médicas para tener el asma bajo control**

Es importante que asistas a las citas médicas con tu profesional de la salud de manera regular. Si tus ataques de asma están controlados, quizás puedas tomar dosis más bajas de los medicamentos. Si estás usando un inhalador de rescate demasiado seguido para tratar los ataques de asma, es posible que necesites realizar cambios en tu plan de acción para casos de ataques de asma. Estos cambios podrían incluir un nuevo medicamento o una dosis más alta de un medicamento.

## **Causas**

Generalmente, el asma es una enfermedad de por vida que consiste en la inflamación de los pulmones provocada por una respuesta exagerada del sistema inmunitario. La inflamación en los pulmones se debe a la rigidez de los músculos que rodean las vías respiratorias, la hinchazón de los tejidos de las vías respiratorias y la eliminación de una mucosidad que bloquea las vías respiratorias. Cuando esto ocurre, hay dificultades para respirar.

Los ataques de asma ocurren cuando un desencadenante hace que el sistema inmunitario entre en acción. Algunos desencadenantes pueden ser los siguientes:

- Reacción alérgica al polen, a ciertas mascotas, al moho, a las cucarachas y a los ácaros del polvo
- Resfriados, gripe y otras enfermedades que afectan la nariz, la boca y la garganta
- Humo de tabaco
- Aire frío y seco
- Ejercicio físico
- Una afección llamada enfermedad por reflujo gastroesofágico en la que los ácidos del estómago ingresan al conducto que está entremedio de la boca y del estómago
- Contaminación o sustancias químicas irritantes en el aire
- Analgésicos, como aspirina y antiinflamatorios no esteroideos, y otros medicamentos
- Depresión o ansiedad

## **Factores de riesgo**

Toda persona con asma corre el riesgo de sufrir un ataque. Los factores que pueden aumentar el riesgo son los siguientes:

- Alergias mal controladas
- Exposición a desencadenantes del entorno
- Omisión de los medicamentos diarios para el asma
- Uso incorrecto del inhalador
- Depresión o ansiedad persistentes
- Otras enfermedades de larga duración, como la diabetes o enfermedades cardíacas

## **Complicaciones**

Los ataques de asma afectan tanto a la salud de las personas como a su calidad de vida. Los problemas pueden incluir los siguientes:

- Faltar a clases o al trabajo
- Hacer consultas de emergencia o urgencia con frecuencia
- Tener el sueño interrumpido
- Experimentar limitaciones con respecto al ejercicio frecuente o a actividades recreativas
- Los ataques de asma graves pueden provocar la muerte. Los ataques de asma que ponen en riesgo la vida son más propensos en personas que toman medicamentos de alivio rápido regularmente, que tuvieron que asistir a la sala de emergencias o estuvieron hospitalizados para tratar el asma, o que tienen otras enfermedades crónicas.

## **Prevención**

Una medida clave para prevenir los ataques de alergia es seguir el plan de acción para el asma:

- Toma todos los días tus medicamentos para controlar el asma a largo plazo.
- Registra las lecturas de flujo espiratorio máximo, tal como te explicaron.
- Toma el medicamento de alivio rápido antes de hacer ejercicio, tal como te explicaron.
- Usa los medicamentos de alivio rápido de la manera en la que se explica en tu plan.
- Lleva un registro de la frecuencia con la que tomas los medicamentos de alivio rápido.

Tus observaciones sobre la eficacia del plan permiten que el profesional de la salud te adapte el tratamiento para prevenir ataques de asma.

Entre otras medidas para prevenir ataques de asma, se incluyen las siguientes:

- Evita los desencadenantes tanto como sea posible.
- Permanece en lugares cerrados cuando hay avisos de aire de mala calidad.
- Hazte pruebas para saber si tienes otras alergias y toma los medicamentos contra ellas tal como te explicaron.
- Lávate las manos con frecuencia para disminuir el riesgo de resfriarte o engriparte.
- Mantente al día con las vacunas, que incluyen las vacunas anuales contra la gripe y la COVID-19, y cualquier otra que te haya recomendado el profesional de la salud.
- Recibe tratamiento para la depresión, la ansiedad y otras afecciones vinculadas.
- Si fumas, deja de hacerlo.
- Usa una mascarilla mientras hagas la limpieza.
- Tápate la boca con una bufanda o mascarilla en los días fríos.

---

**Fuente:** Clínica Mayo.

## CARTAS AL DIRECTOR

### Balance

● El Presidente saliente resumió durante estos últimos días los logros de su gestión, lo que constituye para él su legado ante el país. Sin hacer alusión al mérito de esas materias, quiero destacar que todo balance de una gestión lo constituyen tanto sus activos como sus pasivos, lo que, comparativamente, arrojan un resultado favorable o desfavorable de la gestión misma.

Como en dicho legado no se mencionan los pasivos, quiero recordar que durante su mandato se incumplió la Ley N° 20.128 de Responsabilidad Fiscal, al superar con creces el límite de déficit establecido inicialmente, deteriorando con ello la gestión financiera pública del país.

Además, incumplió la Ley N° 21.131 de Pago a 30 días, que obliga a pagar los compromisos con los proveedores en un plazo máximo de 30 días corridos. Son muchos los ministerios y municipalidades que concentran una importante deuda por varios meses de

atraso, afectando la situación financiera de muchas medianas y pequeñas empresas.

También se incumplió la Ley N° 20.285 de Transparencia, al detectarse opacidad en varios actos de la administración del Estado, como también las leyes N° 19.653 y N° 20.880, que obligan a los funcionarios públicos a mantener una conducta funcionaria intachable. Existen varios ejemplos de este incumplimiento, pero el más revelador corresponde al exsubsecretario del Interior, Manuel Monsalve.

Por respeto a la extensión de la carta, aquí finalizo la revelación de los pasivos que, a mi juicio, constituyen los más importantes, dejando al lector determinar el resultado final de este balance.

*Jorge Vidal Stuardo*

Mercurio de Valparaíso  
10 marzo 2026

## Caso Maturana

●El caso del capitán de Carabineros Patricio Maturana Ojeda es uno de los innumerables casos de condenas injustas a militares y a carabineros en causas sobre derechos humanos.

Maturana fue condenado a 12 años y 183 días de presidio por un delito que es imposible de cometer: que había apuntado su escopeta lanzagases en contra de Fabiola Campillai, con la intención de hierla, privándola del sentido de la vista.

Al respecto, es preciso señalar que el referido elemento antidisturbios impide hacer disparos precisos, ya que esa ar-

ma, a diferencia de las de fuego convencionales, no contiene estrías en el interior del cañón. Mal podría suponerse que Maturana hizo uso de dicha escopeta para apuntarle en el rostro a una persona que estaba a 51 metros de distancia.

La única solución para corregir tal aberración judicial es que el Presidente de la República le conceda al capitán Maturana un indulto particular.

*Adolfo Paúl Latorre*

Mercurio de Valparaíso  
15 marzo 2026

## CARTAS AL DIRECTOR



---

### Cumplimiento alternativo de penas

Señor Director:

A fin de mejorar el proyecto de ley de cumplimiento alternativo de penas, propongo excluir de él a dos grupos de personas: a) a quienes hayan cometido crímenes gravísimos -especialmente si han reincidido en ellos; como el caso de Hugo Bustamante-; y b) a los militares y carabineros que están cumpliendo penas privativas de libertad.

Estos últimos deberían ser indultados y dejados en libertad o, en el peor de los casos, en libertad condicional. Ello, porque están libres de culpa o exentos de responsabilidad criminal y porque fueron condenados por sentencias dictadas contra leyes expresas y vigentes; vulnerándoseles sus derechos humanos a un debido proceso y a la igualdad ante la ley; y sin pruebas que acrediten, más allá de toda duda razonable, que realmente cometieron el hecho punible y que hayan tenido una participación culpable y penada por la ley. Ninguno de ellos está condenado por alguno de los delitos de lesa humanidad tipificados en la ley 20.357; todos lo están por delitos comunes.

**Adolfo Paúl Latorre (10 de marzo de 2026)**

-----

## Comparación fuera de lugar

Señor Director:

Lamento que don Sergio Muñoz Riveros, en su carta “Lo que Kast le dijo a Trump” —al igual que Francisco Covarrubias, en una columna publicada el 10 de agosto de 2024— haya comparado a Nicolás Maduro con el presidente Pinochet, cuya actuación fue decisiva para reconstruir la economía y la democracia que habían sido destruidas por el gobierno de la Unidad Popular; entregando a los nuevos gobernantes un país en pleno auge, cuyo estado floreciente nadie discutía.

**Adolfo Paúl Latorre (11 de marzo de 2026)**

**Nota:** en respuesta a una carta publicada en El Mercurio de Santiago.

-----

## Reducción de Gastos

Señor Director:

Es muy posible que las ideas aquí expuestas, sobre una proposición sistemática para reducir gastos presupuestarios, no sean novedosas. A continuación ofrezco un resumen de como veo este desafío según mi experiencia profesional en Logística y Reducción de Costos.

1. Revisar el presupuesto actual y paralelamente crear un presupuesto Base Cero, para cada uno de los centros de costos (CDC) de los respectivos ministerios.
2. Ponderar los CDC según su importancia relativa de modo de lograr una funcional normalizada, transversalmente.
3. Optimizar la funcional de costos, considerando una adición de entre 5 y 10% sobre la reducción requerida.
4. Formular una distribución de Pareto (80/20) para la funcional optimizada.
5. Dar visualidad al proceso por medio de Swimlane/Gantt charts. Tales diagramas de flujo son fundamentales para establecer responsabilidades, puntos de control y cronograma; además de ayudar a la toma de decisiones de la Comisión Ministerial a cargo.

**Gustavo M. Astorquiza (13 de marzo de 2026)**

---

**Fuente:** Propios autores.

# MEMORIA HISTÓRICA



## CARLOS ALTAMIRANO, EL PARTIDO SOCIALISTA Y LA REVOLUCIÓN CHILENA - ENERO DE 1971

“Nuestra revolución será nacional y consecuentemente continental e internacionalista. La lucha por la liberación de los pueblos es un concierto cuya dialéctica viene siendo dada por el universalismo del sistema capitalista e imperialista que tenemos que derrotar. La construcción del socialismo chileno es un paso hacia la construcción del socialismo latinoamericano y éste, a su vez, un momento en la lucha por la liberación del Tercer Mundo.”

### El Partido Socialista y la Revolución Chilena

*Carlos Altamirano, La Serena, enero de 1971.*

"La marcha es verdaderamente larga, porque cuando se ha conquistado el poder es que los revolucionarios comprendemos que apenas se comienza".

Fidel Castro a Régis Debray, en Chile

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

**Fuente:** Portal del socialismo chileno - Biblioteca Clodomiro Almeyda.

# CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO



## CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO

---

### CRÓNICA DE PUNTA PEUCO N° 136: A OBSCURAS

15 de marzo de 2026

Balistario

A 4 días del cambio de mando del Gobierno de Chile, los presos por derechos humanos (sic) de este penal estamos bastante confundidos, cuando no frustrados y en modo pesimista.

El proyecto de ley “Humanitaria” sigue su camino bastante cañoneado y en difíciles condiciones de navegación. El presidente Kast esperará hasta su total tramitación antes de emitir su resolución sobre indultos, que ya se ve que no nos es muy favorable. Excepto Chahuán, es realmente desesperanzador constatar qué piensan los congresales de derecha respecto a “los valientes soldados”.

En este resort de Tiltill, todo está calmo. Las hostilidades están centradas en los refrigeradores (1 para cada 4) y los roperos metálicos (hay que reducir su número). Y, debemos confesar, con bastante docilidad de nuestra parte. Parece que la voluntad de lucha ha menguado.

Pero, quedan muchos años por delante y mientras hay vida, hay esperanza.

---

**Fuente:** Propio autor.

# [EX-ANTE]

### LAS 5 REBAJAS DE IMPUESTOS DEL PLAN DE RECONSTRUCCIÓN NACIONAL CON QUE KAST INICIA SU AGENDA ECONÓMICA

Jaime Troncoso R.

14 de marzo de 2026



Jorge Quiroz, junto al Presidente Kast, explica las medidas. (Crédito: Hacienda)

*La baja del impuesto a las empresas, el fin temporal del IVA a la vivienda, la eliminación de contribuciones para adultos mayores en su primera vivienda y el término del impuesto a las ganancias de capital encabezan las rebajas tributarias con que Kast comienza a aplicar su agenda económica.*

## Las rebajas de impuestos del plan de Reconstrucción Nacional

El proyecto de Reconstrucción Nacional presentado por el gobierno en la región del Biobío contiene un conjunto de rebajas tributarias que marcan el inicio de la agenda económica de José Antonio Kast.

- El paquete incluye cambios orientados a estimular la inversión, aliviar impuestos patrimoniales y reactivar sectores económicos golpeados, como la construcción.
- Varias de estas medidas coinciden con propuestas planteadas durante la campaña presidencial, lo que sugiere que el proyecto está funcionando también como el primer vehículo legislativo para comenzar a aplicar su programa económico.
- El ministro de Hacienda, Jorge Quiroz, explicó que el objetivo del plan es reactivar la inversión privada y recuperar el crecimiento económico. “El dinero no aparece de la nada. Se genera cuando hay trabajo, cuando hay inversión y cuando la economía crece. Por eso hemos propuesto un ajuste tributario orientado a recuperar la inversión y entregar mayor certeza tributaria”, señaló.

Estas son las principales rebajas tributarias incluidas en el plan:

### 1. Rebaja del impuesto corporativo

El proyecto propone reducir la tasa del impuesto corporativo desde 27% a 23%, una de las promesas centrales del programa económico con que Kast llegó a la presidencia. La medida busca mejorar la competitividad tributaria de Chile y estimular la inversión privada.

- El ministro de Hacienda, Jorge Quiroz, había señalado previamente que el gobierno presentaría una reforma tributaria orientada a reducir impuestos a la inversión y que el proyecto ingresaría al Congreso la primera semana de abril.
- El ministro explicó que la rebaja se aplicará de manera gradual para dar credibilidad al proceso. “Queremos volver al imperio de la ley en materia tributaria para reactivar la inversión. Vamos a ir bajando de a poco, porque tampoco puede ser pasar de una vez, pero si el sector privado nos cree, va a invertir igual”, afirmó.
- Quiroz agregó que el objetivo es avanzar hacia un sistema tributario que entregue mayor confianza a los inversionistas. “Chile tiene tasas tributarias definidas, pero muchas veces existe incertidumbre respecto de cómo se aplican las normas. Eso termina desincentivando la inversión. Lo que queremos es recuperar la confianza y el respeto al marco legal para que vuelvan los proyectos de inversión”, sostuvo.

### 2. Eliminación del impuesto a las ganancias de capital

El proyecto contempla eliminar el impuesto a las ganancias de capital, que grava las utilidades obtenidas por la venta de activos financieros o inversiones.

- Desde la perspectiva del gobierno, este tributo puede desincentivar la inversión y limitar la movilidad del capital, afectando el desarrollo del mercado financiero.
- Su eliminación busca facilitar el flujo de recursos hacia nuevos proyectos de inversión y profundizar el mercado de capitales.

### **3. Eliminación transitoria del IVA a la vivienda**

Otra de las medidas incluidas en el plan es la eliminación del IVA a la venta de viviendas durante 12 meses.

- El objetivo es reactivar el sector inmobiliario, que ha enfrentado una prolongada caída en la inversión y un elevado stock de viviendas sin vender.
- Según cifras del Ministerio de Hacienda, actualmente existen cerca de 100 mil viviendas nuevas que no encuentran comprador, mientras el país enfrenta un déficit habitacional cercano a 500 mil unidades.
- La construcción es uno de los sectores más intensivos en empleo de la economía chilena, por lo que el gobierno espera que esta medida contribuya a dinamizar la actividad económica y la generación de trabajo.

### **4. Eliminación de contribuciones para adultos mayores**

El proyecto contempla eliminar el pago de contribuciones para la primera vivienda de adultos mayores, una promesa que Kast planteó durante la campaña presidencial.

- La medida beneficiará a propietarios mayores de 65 años respecto de su vivienda principal.
- El objetivo, según el Ejecutivo, es aliviar la carga tributaria sobre personas mayores que ya pagaron sus viviendas durante su vida laboral.

### **5. Rebaja del impuesto a las donaciones**

El plan incluye una rebaja transitoria del impuesto a las donaciones, orientada a facilitar aportes privados para apoyar la reconstrucción tras los incendios.

- La medida busca movilizar recursos desde el sector privado hacia las zonas afectadas y acelerar el proceso de reconstrucción.

El proyecto también incorpora otras medidas tributarias relevantes. Entre ellas destaca la reintegración del sistema tributario, que busca restablecer la imputación total del impuesto corporativo al impuesto personal de los dueños de empresas, una demanda histórica del sector empresarial. A ello se suma la creación de un régimen de repatriación de capitales,

destinado a incentivar el retorno de recursos desde el exterior para apoyar el financiamiento de la reconstrucción y dinamizar la inversión.

## **Subsidio al empleo y reconstrucción.**

El proyecto de ley también contempla medidas para apoyar el empleo formal.

- El ministro de Hacienda anunció la creación de un subsidio macroeconómico al empleo, orientado a incentivar la contratación formal y proteger el trabajo. “Vamos a implementar un subsidio macroeconómico al empleo, que será el programa de apoyo al empleo más grande implementado en los últimos 30 años”, afirmó Quiroz.
- El mecanismo permitirá devolver a los empleadores una parte de las cotizaciones laborales que pagan por sus trabajadores, lo que busca apoyar especialmente a pequeñas y medianas empresas.
- El proyecto también contempla \$400.000 millones adicionales para la reconstrucción de las zonas afectadas por los incendios forestales en Ñuble y Biobío.

## **Estímulos económicos en medio de estrechez fiscal.**

Tras detallar las medidas del proyecto –más de 40 iniciativas agrupadas en cinco ejes– el ministro de Hacienda enfatizó que el objetivo es impulsar la economía y reconstruir las zonas afectadas por los incendios.

- Quiroz expresó que “queremos echar a andar la economía con fuerza. Y así tenemos entonces la reconstrucción física, la económica, la institucional y también la fiscal”.
- Sin embargo, el secretario de Estado también reconoció las limitaciones fiscales con que parte el nuevo gobierno: “No voy a volver a repetir lo que habíamos dicho, porque hoy día toca mirar hacia adelante, pero está súper claro que quedamos sin plata”.
- El ministro sostuvo que será necesario avanzar en un proceso de ajuste fiscal. “En esa materia voy a pedir mucha colaboración de todos para que entendamos que las necesidades están acá, y por lo tanto, hay que hacer una reordenación fiscal importante”.
- Quiroz agregó que el proyecto incluye normas destinadas a contener el gasto público en el futuro y adelantó que el gobierno impulsará otras iniciativas que ya se encuentran en el Congreso. “Si el gato caza ratones, no importa el color del gato”, en referencia a que si un proyecto sirve para el objetivo que busca el gobierno no importa quién lo haya presentado.

---

**Fuente:** Página web ExAnte.

# REPORTAJE HISTÓRICO



---

## LAS PRIMERAS DOTACIONES DE LA ESCUADRA

**Gustavo Jordán Astaburuaga**

**Vicealmirante**

**Publicado en Revista de Marina N° 5/2018, el 1 de octubre de 2018**

La gran epopeya de la Escuadra en la guerra de la Independencia nos sorprende hasta hoy. La clave estuvo en las cualidades de las dotaciones y, en especial, de los almirantes Blanco y Cochrane, quienes inculcaron en nuestra Armada el lema de vencer o morir, incólume ya por 200 años. Otro legado que nos dejó Cochrane fue la importancia del entrenamiento para el combate, tendencia que perdura hasta nuestros días. La tradición más valiosa que nació en la escuadra fue que nada es imposible en la Marina de Chile, especialmente cuando está al mando líderes de cualidades excepcionales.

La historia nos ha enseñado que es casi imposible improvisar el poder naval, por eso es que hasta el día hoy nos sorprende cómo Chile logró crear una escuadra en solo seis meses, que pudo triunfar ante las fuerzas navales españolas existentes en el océano Pacífico, siendo aquella la tercera marina más importante del mundo de aquella época.

Las victorias de la escuadra en la guerra de la Independencia son logros nacionales trascendentes que hasta hoy en día sobresalen por su relevancia, habiendo generado valiosas tradiciones que se han convertido en un legado invaluable, señalando el rumbo a seguir de la Marina de Chile por dos siglos.

*“La verdadera fuerza de la Armada son los hombres bien entrenados”*

*Lord Cochrane*

La clave de esta historia increíble está en los hombres: la visión estratégica de O’Higgins, la eficiencia demostrada por el ministro Zenteno, las capacidades de mando y liderazgo de los oficiales, en especial de los dos primeros almirantes que tuvo nuestra Armada: Manuel Blanco Encalada y Thomas Alexander Cochrane y, por supuesto, las cualidades profesionales de las dotaciones de gente de mar.

Lo más complejo de la creación de la escuadra fue el reclutamiento y entrenamiento de sus dotaciones de gente de mar, conformadas mayoritariamente por chilenos, sumado a numerosos marineros extranjeros.



Captura de la fragata Esmeralda en el Callao (detalle). Archivo histórico de la Armada, Repositorio Digital.

## Oficiales

Los pocos oficiales de marina que existían en Chile eran Lastra, Tortel, Francisco Díaz y Blanco Encalada, algunos de ellos tenían reducida experiencia operativa.

Junto con Cochrane, arribaron a Chile el comandante Foster, los tenientes Cobett y Crosbie y los guardiamarinas Simpson y Grenfell.

El primer comandante de la Infantería de Marina fue el teniente coronel James Charles, distinguido oficial inglés, quien falleció en combate en 1819. William Miller lo reemplazó después de su muerte.

Secretario y auditor de la escuadra fue designado Antonio Álvarez, quien había sido previamente el representante de Chile en Londres. Posteriormente, lo reemplazó el inglés William Bennet, quien escribió sus memorias de este periodo.

Las decisiones sobre la contratación de los oficiales de la escuadra eran adoptadas por O'Higgins y Zenteno, con la recomendación del Comandante en Jefe de la Escuadra.

En septiembre de 1818 la naciente marina contaba con 59 oficiales (1 oficial superior, 5 jefes, 28 tenientes, 14 guardiamarinas, 7 cirujanos y 4 contadores).

A continuación, utilizando el texto inédito El General, Conversaciones de John Thomas con el ex Director Supremo, Don Bernardo O'Higgins, del historiador chileno Carlos López Urrutia, se describirá las características y cualidades de los principales oficiales de la Escuadra.

- **Comandante Carter**

Miembro de una distinguida familia irlandesa y como consecuencia recibió una educación liberal. En cuanto a su personalidad, muestra un contraste completo con la de lord Cochrane. Es muy respetado por sus conocimientos prácticos de navegación en todos los detalles de la disciplina naval. En esto tiene una ventaja sobre Lord Cochrane cuya mente extraordinaria no parece adecuada para estos diminutos detalles. Como lord Cochrane que tiene las cualidades de un jefe escocés, el comandante Carter muestra en su personalidad las cualidades que han marcado a un oficial irlandés en cualquier país en que haya servido. Sus sentimientos lo impulsan a una acción rápida e impetuosa y de gran sensibilidad sobre todo asunto que toque su honor. Es alegre, amistoso y de una afección calurosa al bello sexo y no es tampoco enemigo de la botella. Sabe hablar la mayoría de las lenguas modernas sin haber tenido que empeñarse mucho en aprenderlas.”

- **Comandante Guise**

Miembro de la ilustre casa Guise del condado de Gloucester y tiene un ancestro tan distinguido como el de Lord Cochrane. Fue así como pudo educarse bajo la tutela de aquel distinguido marino y estricto, el conde Saint Vincent y le da mucha fama a la escuela en que se educó. Creo que de ahí viene su desavenencia con Cochrane, pues en la Royal Navy, Cochrane representaba otra escuela, la de los escoceses, y fue siempre opuesto a Saint Vincent. No puede existir un comandante de buque de guerra mejor que Guise. En asuntos de disciplina marinera es superior a lord Cochrane. En su coraje es igual, pues es imposible ser superior en valentía a lord Cochrane. De hecho, Chile en ese período de su existencia, ha tenido la buena fortuna de tener al mando de sus naves a los más valientes oficiales navales que ha producido el mundo. Su existencia como Estado independiente depende del éxito que obtenga su naciente marina. Ninguna empresa es tan difícil ni tan arriesgada cuando el éxito promete una rica cosecha de premios de presa. Ante esta consideración todos los peligros y las dificultades se desvanecen. Guise es un oficial del más estricto honor e integridad que está muy por encima de todo sentimiento de odio o envidia. Generoso, tal vez hasta que esta cualidad sea una falla. No es sin duda, un hombre que el mundo en general y en particular, lord Cochrane, puedan llamar una persona prudente. Para sus amigos es el más constante y no es menos para sus enemigos. En sus amigos no ve falta alguna y en sus enemigos ninguna virtud. En esta actitud es similar a lord Cochrane. Es por naturaleza valiente como lo prueba su alta cuna y su ambición de llegar a los grados más altos como sus servicios en el océano Pacífico lo han hecho merecedor. Se puede considerar a lord Cochrane como un perfecto ser anfibio, que se siente tan a gusto en el mar como sobre la sal del océano, pero el comandante Guise en tierra, parece estar tan fuera de su elemento como un pez fuera del agua.

- **Comandante Illingsworth**

Hombre de incuestionable valor y de gran experiencia náutica, un oficial que en puntos de sentimiento tiene un raro parecido con el lamentado comandante O'Brien. Al decir esto decimos lo mismo que ya se ha dicho de sus valientes condiciones.

- **Comandante Wilkinson**

Uno de los pocos comandantes que venían del servicio mercante. Había sido comandante o primer oficial en los buques de la compañía de la India y trajo el Cumberland a Valparaíso. Le

gustó Chile y la oferta que se le hizo y se quedó. Era un excelente marino, tal vez el mejor navegante de cuantos vinieron a Chile. Supe después que cada vez que había dificultades en desembarcos o navegación llamaban a Wilkinson. En Arica, prácticamente salvó la expedición, incluyendo a Miller que había sido desembarcado en un lugar imposible, entre las rocas. Se radicó después en Chile.

- **Mayor William Miller**

De teniente ascendió a mariscal. No puedo dejar de ponderar lo que se diga del general Miller. ¡Qué excelentes cualidades tiene! No es sólo valiente, además, era audaz y atrevido en el ataque. Era en la organización un hombre metódico que sabía lo que se necesitaba. Tomaba las decisiones que calzaban a las circunstancias. No sé si será su personalidad o el entrenamiento que daba a su gente, pero su unidad, ya fuera un pelotón, una compañía, un regimiento o una división, siempre fue la mejor disciplinada, la que se distinguía en el combate. Me culpo hoy día de no haberle dado más responsabilidades... Luego en el combate contra la Esmeralda sus rifles no dejaron un segundo de hacer fuego sobre la cubierta enemiga y cuando bajó de los palos, quería lanzarse él, ¡él sólo en un bote a rescatar a O'Brien! En Valdivia, en Arica, en Pisco, dondequiera que luchara su nombre fue el que resonó con más fuerza entre los participantes. La lealtad que creaba entre sus subordinados era legendaria. En Chiloé, cuando tuvo que retirarse, herido y sangriento, el cabo Rojas se negó a subir al bote con él, se quedó en la playa protegiéndolo. Charles con su sacrificio y Miller con su comportamiento fueron el mejor ejemplo que podía tener la Infantería de Marina de Chile.

- **Comandante Foster**

El mejor dispuesto a establecer una buena disciplina antes que encabezar empresas desesperadas.

## **Profesionalismo de los oficiales ingleses**

Considerando que Cochrane y la mayoría de los oficiales de la escuadra provenían de la Armada británica, es interesante conocer cuál era el grado de profesionalización de los oficiales británicos en aquellos años.

La captura de buques era extremadamente importante para el esfuerzo de guerra de las armadas de la época. La principal motivación de las dotaciones no era precisamente el patriotismo, sino que el dinero que obtendrían al capturar las presas.

La formación de los oficiales británicos era eminentemente práctica, como fue la de Cochrane. Una de las formas más seguras de obtener ascensos en la Royal Navy era distinguiéndose en combate ante el enemigo.

En los años 1744 y 1757 ocurrieron dos incidentes en que fuerzas navales británicas evitaron el combate contra el enemigo por no contar con la superioridad de fuerzas. En el primero el almirante y los comandantes fueron sometidos a una corte marcial; en el segundo, el almirante fue fusilado por no cumplir la doctrina de la Royal Navy. Estos hechos acentuaron el carácter ofensivo de esta armada, quedando muy claro que la presencia de superiores fuerzas enemigas no era necesariamente una excusa para no entrar en combate.

La Royal Navy fomentaba en sus oficiales actuar en forma enérgica y ofensiva contra sus adversarios. Las dotaciones no solo deseaban entrar en combate, sino que lo hacían con una gran confianza de obtener la victoria, la doctrina imperante era que “la mejor defensa era siempre un enérgico ataque.”

El famoso almirante Nelson fomentó siempre el espíritu ofensivo y la iniciativa de sus comandantes, haciendo famosa su afirmación que nunca un comandante cometería un error si lograba entrar en combate con el enemigo.

El éxito en combate dependía tanto de la habilidad táctica de los comandantes, de los oficiales, de su espíritu ofensivo y, por cierto, del nivel de entrenamiento del personal.

La mejor manera de entrenar a las dotaciones era hacerlo en la mar, los buques de la Royal Navy acostumbraban a navegar largos periodos de tiempo, siendo factible mantenerlas en un óptimo grado de entrenamiento.

A contar de 1780, con la puesta en servicio de las carronadas, la preferencia de los oficiales británicos fue la de establecer combates a corta distancia con estos cañones que eran más efectivos que los cañones tradicionales.

Por el contrario, la doctrina española (y francesa) enfatizaba desarrollar el combate a largas distancias para tratar de desarbolar primero al buque enemigo y, una vez limitada su movilidad, destruirlo o evadir el combate.

## **Cambios de mando en la Escuadra**

Al primer zarpe de la Escuadra (9 de octubre de 1818) los comandantes de los buques eran Wilkinson (navío San Martín); Wooster (fragata Lautaro); Díaz (corbeta Chacabuco) y Morris (bergantín Araucano).

Una de las primeras medidas que adoptó Cochrane al asumir el mando de la Escuadra (diciembre de 1818), fue destituir a Morris por negarse a zarpar cuando le fue ordenado, reemplazándolo por Ramsay. Posteriormente, designó a Foster al mando de la O'Higgins, Guise de la Lautaro, Prunier del Pueyrredón y Carter de la Chacabuco.

El único comandante, aparte de Cochrane, que tenía experiencia de mando en la Royal Navy, era Guise, quien previamente se había negado a servir bajo las órdenes del almirante Blanco aduciendo su falta de experiencia.

## **Gente de Mar**

Al no contar los chilenos con experiencia marinera, fue necesario contratar inicialmente hasta casi 300 marineros extranjeros para dotar a la Escuadra, entre ellos se encontraban ingleses, rusos, norteamericanos, hindúes, chinos y polinésicos, entre otros.

Los hechos contradicen categóricamente la afirmación del historiador español Fernández Duro (1903), quien sostuvo que *“En verdad, la Escuadra no tenía de chilena más que los colores de la bandera; las tripulaciones eran en mayoría de ingleses y norteamericanos”* (p. 188), porque fue siempre tripulada mayoritariamente por chilenos.

Respecto del origen de nuestros marineros, el vicealmirante Huerta (1995) escribió que: *Poca duda cabe que el elemento predominante de las tripulaciones de la Escuadra fue el mestizo, mezcla de español y picunche. Reclutados entre los jornaleros del puerto, pescadores, aventureros, desertores, gente del interior, muchos de ellos someramente familiarizados con la vida de a bordo a través del contacto con las naves que recalaban y con nociones de maniobra marinera, soñaban con emular una vida variada y deleitable de los tripulantes extranjeros que contrastaba con las sencillas diversiones de la vida colonial.* (p2).

La deserción de los marineros fue un problema recurrente, pero no exclusivo, de la Escuadra, era un fenómeno común para todos los buques que recalaban a Valparaíso. Los desertores de los buques extranjeros que arribaron a Valparaíso, a principios del siglo XIX, constituyeron una de las formas más importantes de inmigración en Chile.

A medida que las deserciones aumentaban y se acercaba la fecha del primer zarpe de la Escuadra, el Gobierno adoptó medidas cada vez más drásticas para completar las dotaciones. El 4 de agosto de 1818 dictó un decreto que reguló la proporción de marinos chilenos y extranjeros que podrían embarcarse en los buques mercantes.

Posteriormente, estableció graves penas, incluido el destierro, a todo aquel que indujese o protegiese la deserción de la marinería de los buques de guerra. Se ordenó, además, una leva generalizada entre los pescadores y personas que vivían cerca del mar embarcándolos a la fuerza en los buques.

Finalmente, en una medida casi desesperada, O'Higgins dispuso una redada en Santiago de casi 2.000 vagos, escogiendo a 500 de ellos, entre 15 y 25 años de edad y dispuso su embarco en la Escuadra.

Las dificultades de reclutamiento de la Escuadra fueron analizadas por el periódico capitalino El Sol (24-julio-1818), afirmando que:

*El Gobierno debe ocuparse seriamente de organizar una Marina Nacional, que es el mejor baluarte de Chile en las actuales circunstancias; teniendo presente que la escasez de marineros exige imperiosamente que no se permita el armamento de los corsarios. La experiencia de todas las naciones marítimas demuestra que mientras hubo corsarios y barcos mercantes, acudían a servir en ellos los marineros, prefiriéndolos a los buques de guerra; y estos no se tripularán jamás.*

*La realidad es que la Escuadra, estaba formada por grupos heterogéneos y de gente obtenida de levas, en gran parte obligatorias, la que se hallaba en un permanente estado de agitación y descontento que presagiaba su disolución completa. Había una multitud de aventureros, solamente guiados por el interés, que exigían el pronto abono de sus pagas y mientras tanto se insolentaban con sus jefes, negándose a cumplir las órdenes.* (Fuenzalida, 1975. p. 74).

Después del arribo de Cochrane no fue necesario emplear nuevamente el método de levas, numerosos extranjeros fueron atraídos por la celebridad de su nombre y se alistaron voluntariamente en la Escuadra.

En Perú, en los puertos de Huarney y Huacho, en 1819, se reclutaron a 150 esclavos peruanos que habían sido liberados por la Escuadra, incorporándolos al servicio naval chileno. (De Ávila, 1976, p. 97).

Finalizada la primera expedición al Perú, en 1819, se desembarcaron los criminales y personas más conflictivas, por lo que Cochrane informaba al Gobierno que *“A raíz de estas medidas reinaba en las naves un espíritu alegre y optimista.”* (Cox, 1976, p. 71, citando a Cochrane).

El no pago de los sueldos y de las presas fue la principal causa de los motines y de las desertiones de las dotaciones de la Escuadra.

Cochrane escribiría en 1845:

*Durante todo el tiempo de mi mando en la Escuadra, fue la práctica uniforme del Gobierno el de diferir el pago a los oficiales y gente de mar, teniéndolos siempre descontentos e insubordinados, por lo cual la eficiencia del servicio se empeoró mucho”* (Cochrane; 1845; p. 3).

Para solucionar este problema, el almirante recomendó en un momento al Gobierno vender el bergantín Intrépido para pagar a las dotaciones.

Los contratos de los marineros eran de corto plazo, duraban entre seis meses y un año, y cuando vencían existían graves dificultades para renovarlos por lo ya indicado.

Terminada la segunda expedición al Perú, en 1819, la mayor dificultad fue nuevamente la de reclutar los marineros para tripular los buques, ya que muchos se negaron a recontratarse. Solo una declaración conjunta del general San Martín y del almirante Cochrane, que les garantizaba el pago de sus salarios y el pago de un año extra a la entrada del Ejército Libertador a Lima, logró convencerlos de reengancharse.

La falta de marineros se agravó durante la Expedición Libertadora, debido a que las presas capturadas eran tripuladas por marinos de la Escuadra y enviadas a Valparaíso, pero no regresaban a Perú oportunamente.

## **Composición de las dotaciones**

De los 1.106 marinos que zarparon con los cuatro buques de la Escuadra al mando directo de Cochrane en enero de 1819, eran chilenos 828. A contar de 1820 esta relación empezó a cambiar a favor de una mayor proporción de marineros chilenos.

En 1821 el problema de dotar a la Escuadra se complicó cada vez más por el alto nivel de desertiones a favor de la futura Marina del Perú, proceso fomentado intencionalmente por San Martín, ofreciendo sueldos muy superiores a los de la Escuadra, y no habiéndose pagado los sueldos atrasados a los marinos chilenos.

La Escuadra quedó tripulada, prácticamente, solo con marineros chilenos. Por ejemplo, en octubre de 1821, la fragata O'Higgins contaba solo con tres marineros extranjeros.

Ante la emergencia de falta de marineros, en noviembre, el Gobierno envió desde Valparaíso a Callao, a bordo del Aránzazu, a 54 marineros para la Escuadra.

En junio de 1822, a la recalada a Valparaíso de la Escuadra, la proporción de marineros extranjeros era mínima.

Por otra parte, la Escuadra siempre estuvo dotada con menos personal de lo que le correspondía. Como conclusión de sus estudios, el historiador británico Cubitt (1974), determinó que entre 1818 y 1823, como promedio, la Escuadra estuvo dotada con entre 17 y un 25% menos de la dotación que le correspondía a cada buque, afectando, sin lugar a dudas, a su capacidad operacional por este efecto (p. 231).

## **Entrenamiento**

Posterior al primer zarpe de la Escuadra a capturar al convoy de la fragata María Isabel, los buques tuvieron 17 días de entrenamiento antes de recalar a la isla Santa María. El almirante Blanco no podía dar las órdenes por sí mismo a los comandantes angloparlantes, porque no sabía hablar inglés.

La tarea más compleja de los oficiales fue entrenar y convertir a los chilenos en diestros marinos, lograr que entendiesen y cumplieran las órdenes, junto con mantener la disciplina. No eran infrecuentes duros castigos a bordo, incluida la pena de muerte.

Cochrane, en diciembre de 1818, evaluó que *“La Escuadra no estaba en estado de combate”*. (Subercaseaux; 1946; p. 217, citando a Cochrane). Zarpó en enero de 1819 destino a Callao con dotaciones descontentas y mal entrenadas.

Los ejercicios, la instrucción, la disciplina y el interés despertado por la misión de la Escuadra, pensaba el almirante, serían el mejor remedio para ese mal espíritu.

Durante los 40 días que duró la navegación hasta el Callao, aprovechó cada minuto para efectuar un completo ciclo de entrenamiento a las tripulaciones de ejercicios náuticos y artilleros, incluyendo una redistribución de las dotaciones entre los buques, según se determinó necesario.

En todos los buques el entrenamiento era ejecutado siguiendo un mismo plan estandarizado y sistemático.

Gracias al alto nivel de entrenamiento logrado, cuando llegó el momento de enfrentarse al enemigo, los marinos chilenos se batieron con valentía y en excelentes condiciones.

## Consideraciones finales

El principal problema que enfrentó la Escuadra en la guerra de la Independencia fue el de tripular a los buques porque los chilenos no tenían experiencia marinera.

Ya en el año 1822 se había formado una cantidad adecuada de marineros chilenos que permitían tripular satisfactoriamente a la Escuadra. Sin embargo, la mayor parte de los oficiales fueron extranjeros, mayoritariamente ingleses y norteamericanos, situación que no varió sustancialmente durante esta guerra.

La mayor ventaja de la Escuadra sobre los españoles fue el alto nivel de entrenamiento operativo y espíritu ofensivo alcanzado por sus dotaciones.

Cochrane inculcó en nuestra marina la importancia de lograr un excelente entrenamiento para el combate, tendencia que perdura hasta hoy.

A 200 años de los hechos relatados, aparecen como increíbles los éxitos y hazañas logrados por la Escuadra, demostrando que el factor humano siempre ha sido clave en nuestra Armada, y que cuando las capacidades de mando y liderazgo son excepcionales, no existen tareas imposibles para nuestra marina, logrando siempre la victoria.

---

**Fuente:** Revista de Marina.

# HISTORIA MARINERA

## HISTORIA MARINERA



### UN BARCO LLAMADO LOGOS

Miguel Vásquez Muñoz

Capitán de Navío

Comandante de la PTF Fresia, el año 1988, en el grado de Capitán de Corbeta

Revista de Marina N° 5/2004, publicada el 1 de octubre de 2004



A fines del año 2003, visitó Valparaíso el Logos II, un buque librería que forma parte del proyecto Operación Movilización, la cual es una organización misionera evangélica, iniciada en la década del 60 en EE.UU., donde actualmente 3000 voluntarios de todo el mundo trabajan en más de 90 países, incluyendo los barcos Logos II y Doulos.

El Logos II, está tripulado por 200 personas de cuarenta nacionalidades que recorren el mundo difundiendo el cristianismo, y que permaneció en el puerto desde el 25 de octubre al 12 de

noviembre, ofreciendo al público más de 4000 títulos de libros de tecnología, ciencia, deportes, hobbies, cocina, artes, filosofía, infantiles y religiosos.

Su visita, no me llamó la atención más allá que el de relacionar su nombre con otro "Logos" (Palabra, en griego), también buque librería y que conocí en otras circunstancias en las aguas del canal Beagle y cuyos detalles los he compartido en algunas tertulias de fin de semana con amigos que vivimos de recuerdos marineros o amigos civiles que disfrutaban de historias que ellos o nunca se podrían ni siquiera imaginar. Sin embargo, cuando el Lagos II, ya había dejado la bahía de Valparaíso, recibí en mi oficina, un obsequio, envuelto en sobrio papel de regalo, que por su tamaño pensé que era la agenda típica que hacen llegar algunas Empresas a fin de año a sus clientes relacionados.

No, no era lo que yo pensaba, era un libro, titulado "Un barco llamado Logos" y que además venía dedicado en forma manuscrita, cuyo texto transcribo a continuación: "Hola Sr. Miguel, muchas gracias por su participación en el rescate de nuestra tripulación en el 5 de enero 1988. Somos muy agradecidos por la ayuda que la Armada de Chilenos dio. Que Dios lo bendiga. Samuel Scott, Irlanda del Norte, tripulante del Logos.

La presente historia se remonta al 4 de enero de 1988, fecha muy especial en la vida de cuatro Capitanes de Corbeta que llegamos ese día a Puerto Williams, a cumplir una de las más hermosas misiones que la Marina le entrega a sus Oficiales, asumir el mando de un buque... bueno, en realidad los buques que nos esperaban no eran muy grandes, más bien eran lanchas, pero ¡qué hermosas y poderosas se veían amarradas en el muelle, pintadas de negro, guerreras, relucientes! Efectuados los saludos de rigor en el Distrito Naval Beagle, zarpamos esa misma tarde, hacia el Este, junto a los Comandantes que nos entregarían el mando, a reconocimiento de la zona.

Fue un día de nuevas sensaciones, desplazarse en la mar, en zona de canales, a altas velocidades, no es algo a lo que uno esté acostumbrado. Prontamente quedó atrás el paso Mackinlay, que en vez de las cuatro tradicionales caídas, cuidadosamente trazadas, y que en más de una oportunidad me correspondió navegar como Oficial de Guardia a bordo de una fragata o destructor, a 12 nudos, esta vez fue navegado casi en línea recta, viendo pasar muy cerca la costa, los huiros, los bajos, las rocas... todo demasiado cerca y rápido. Tomamos algunos atracaderos y fondeaderos del área, nos detuvimos frente al islote Snipe para reconocer su desembarcadero, los peligros que lo circundan tales como el islote Solitario y algunos bajos.



### **Torpederas en la Zona Sur**

Llegada la noche, nos dirigimos a Puerto Toro, frente a la isla Picton, para atracarnos en su muelle y descansar algunas horas antes de reiniciar, al día siguiente, la navegación que contemplaba continuar hacia el Este, pasar por las islas Nueva y Lenox, y rodear por el Sur a la isla Navarino. Después de cenar y habiendo terminado la conversación relativa a las experiencias vividas, vino el momento del sueño agradable y reparador, plagado de nuevas imágenes marineras.

Pero, duró poco. En la madrugada del 5 de enero, se recibió en la radio, un llamado de auxilio de un buque en peligro, el Logos, y cuya posición estaba muy cerca de nosotros, a sólo 8 millas.

¡Diana de emergencia, arranca motores y larga! fueron una sola actividad, dirigiéndonos con prontitud al llamado del deber.

¿Qué había pasado? El Logos había zarpado a las 19:30 del 4 de enero desde Ushuaia, con rumbo Este (atrasado en tres horas con respecto a su programa), llevando a bordo al Práctico argentino que lo conduciría por las aguas del canal Beagle hasta su boca occidental. Para continuar la narración y conocer qué sucedió a bordo de ese buque, me apoyaré en algunos fragmentos del relato que hace de la situación la escritora Elaine Rhoton, quien se encontraba a bordo el día de la emergencia.

A las 23:30, el capitán del buque (que en ese momento se encontraba durmiendo en su camarote) recibe un llamado telefónico: -¿Puede venir enseguida al Puente?- le preguntó el Segundo Oficial que estaba de guardia.

El Capitán Stewart no tuvo que mirar afuera para saber que el tiempo había empeorado. El barco se inclinaba a babor. Notó que el viento era muy fuerte. Debido a la estrechez del canal, no había agua suficiente para que el viento pudiera levantar grandes olas; pero eso no significaba que no había viento.

Todavía luchando por sacudirse del profundo sueño y mantenerse alerta, el Capitán llegó al Puente. Allí se le dio la novedad de que el Práctico quería desembarcarse. La lancha de prácticos, pesada y difícil de maniobrar seguía al Logos. El patrón de la lancha no quería arriesgar su embarcación, bajo las peligrosas condiciones de tiempo. Él había presionado al Práctico para salir lo más pronto posible y mientras estuvieran en aguas tranquilas.

- Pero no hemos salido del canal, todavía-, objetó el Capitán del Logos.  
- No hay ningún peligro en lo que falta del canal-, le aseguró el Práctico, y enseguida le señaló en la carta la ruta entre los únicos dos obstáculos que quedaban antes de llegar a mar abierto: los islotes Snipe y Solitario.

- ¿Lo dejo ir o no?-, se preguntaba el Capitán. Después de todo hay un solo pasaje que atravesar. El Práctico conoce estas aguas, si él dice que no hay peligro ... -Está bien-, consintió el Capitán, aunque sin deseos, -si Ud. está seguro de que no hay peligro en navegar por ese pasaje, entonces puede irse-.

El Práctico, muy impaciente por marcharse, le volvió a asegurar que todo iría bien. El desembarco no fue fácil, tres fueron los intentos de dejar la escalera, concluyendo con un salto a la lancha, la que se alejó rápidamente hacia Ushuaia.

El desembarco les había tomado de ocho a diez minutos. Durante ese lapso, el Logos había aminorado su velocidad y había sido arrastrado muy cerca de la punta oeste del islote Snipe. Ya más tranquilo al saber que el Práctico estaba en su lancha, el Capitán Stewart dio la orden de alejarse del islote y dirigirse al canalizo recomendado.

Mientras el barco giraba lentamente a babor, el Capitán se dio cuenta que se acercaba peligrosamente al islote Solitario (por estribor). Inmediatamente dio órdenes de alterar el curso para esquivarlo a tiempo. Lo que ocurrió después fue algo completamente inesperado para el Capitán.

Antes de irse, el Práctico le había dado instrucciones claras acerca de la ruta a seguir usando el radar. La posición de los islotes, incluyendo los bajos, estaban bien marcados en la carta; pero había otro obstáculo importante. El Capitán, no familiarizado con esas aguas, no sabía nada de ello. Las aguas que corrían del noroeste entraban en el estrecho creando una corriente muy fuerte. La corriente empujaba el barco con gran fuerza hacia las rocas que rodean el islote Solitario. Mientras el buque giraba para pasar entre los islotes, también salía de la protección de la costa y se encontró de pronto arrastrado por el impacto de un viento muy fuerte. Sin poder combatir esas dos fuerzas poderosas, el barco no pudo seguir el curso trazado.

- ¡Esto es extraño!-, exclamó el Capitán, -no estamos avanzando-. El barco se detuvo. La sensación de quietud era tan fuerte que el Capitán verificó las máquinas para ver si habían parado. No, ellas estaban moviéndose a ciento cinco RPM. El Capitán se dio cuenta de que estaban atrapados en medio de una corriente muy fuerte. En dos minutos, el barco había abatido más de 300 metros a estribor. Con una serie de sacudidas violentas, el barco chocó con los roqueríos que despiden el islote Solitario.

Al escuchar y sentir el choque, el Capitán ordenó parar las máquinas inmediatamente. Eran las 23:55 del 4 de enero de 1988.

¿Por qué el buque zarpó con tres horas de atraso? ¿Por qué el Práctico decidió dejar el islote Snipe por el Sur, de noche, por aguas chilenas? ¿Por qué éste se desembarcó adelantadamente, haciendo caso al patrón de la lancha de prácticos? ¿Por qué el Capitán del buque estaba durmiendo durante la navegación por pasos difíciles? Son interrogantes que no pretendo dilucidar en esta narración, sólo mencionar que como en todo accidente, siempre es la acumulación de errores y circunstancias negativas, lo que desencadena la tragedia... y ésta no fue la excepción.

Lo que siguió a continuación, debió haber sido muy duro para la tripulación del buque. A la sorpresa inicial de haber varado, despertando súbitamente, siguió la incertidumbre de lo que realmente estaba pasando, ya que se desprende de la narración en el libro, de que siempre a bordo se tuvo la impresión de que los daños eran menores y que la situación no era grave, pero a medida que pasaban las horas y el agua comenzaba a inundar las cubiertas, empezó a producirse una peligrosa escora a babor en el buque, lo que llevó al Capitán a dar la orden que no quería pronunciar... "Abandonar el Buque", a las 05:10 hrs.

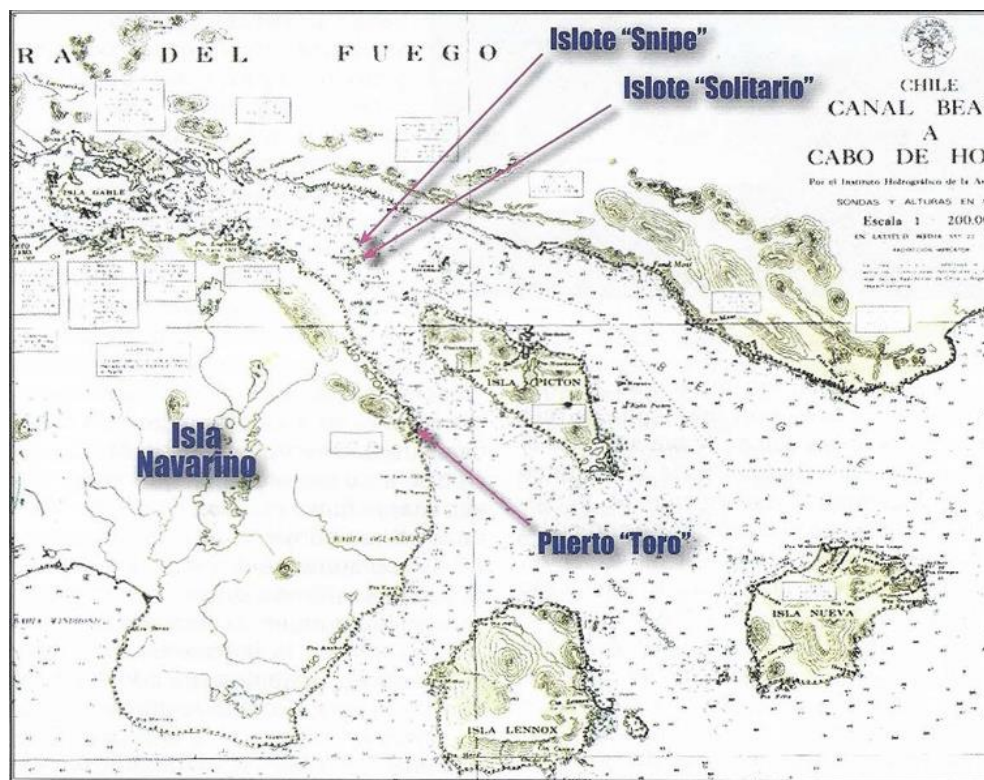


#### **Nafragio del "Logos" en el Canal Beagle, y una de las torpederas chilenas prestando auxilio**

Y ahí estaban las torpederas, listas a brindar su ayuda a un hermano del mar en apuros, a las que se había sumado el patrullero Fuentealba. Desde los buques observábamos el movimiento de personas que había en el Logos, no se apreciaba pánico, todo era en silencio y ordenado, se notaba que la dotación había recibido entrenamiento para situaciones de emergencia, los botes salvavidas del buque estaban siendo arriados, eran seis en total, algunos con problemas debido a la escora, pero en definitiva lograron su objetivo y embarcar a la totalidad de la tripulación. Dos de los botes tenían motor, por lo que tomando a remolque los otros botes a remo, los fueron llevando al costado de una torpedera y del patrullero. Aproximadamente a las 05:45, todos estaban embarcados, a salvo. Sólo hubo un pequeño inconveniente pero que, con criterio y la frialdad que ameritaban las circunstancias, fue superado con rapidez; un grupo de

los misioneros, en uno de los botes, no deseaba subir a bordo de la torpedera; el motivo, que el buque era de guerra y mostraba cañones y torpedos. No recuerdo quién fue el que los convenció de que Dios fue el que nos puso en su camino para auxiliarlos. Dada la extrema sensibilidad y estado de shock que estaba sufriendo esa gente, se decidió enfundar el armamento, ante lo cual el embarco se produjo sin mayor demora.

Allí quedó el buque, herido, abandonado, acostado sobre su costado de color blanco de antaño, el óxido se apoderó de su casco y estructuras, yace como mudo protagonista de un desastre que pudo haber sido de proporciones, pero esta vez Dios quiso que sólo el material fuese el afectado de muerte y no los seres humanos que lo tripulaban. 87 personas, entre hombres, mujeres, niños, y unas pocas pertenencias, se embarcaron en la torpedera Fresia (la dotación de la lancha era 18). Tranquilamente, recibidos y adoctrinados por el Segundo Comandante del buque, un amable, correcto y profesional Subteniente, fueron acomodándose en entrepuentes y pasillos, y entre cánticos y alabanzas de agradecimiento a Dios, pusimos rumbo a Puerto Williams a dejar nuestra preciada carga. Ahora, la navegación no fue tan rápida ni arriesgada como la del día anterior cuando iniciamos el reconocimiento de la zona, las condiciones de peso y estabilidad habían variado considerablemente, y se notaba. Inmediatamente desembarcados los rescatados, zarpamos nuevamente a continuar con nuestra tarea inicial, reconocimiento del área de operaciones.



### Lugar del naufragio

En total, ciento treinta y nueve personas fueron evacuadas del Logos por los buques chilenos, entre las edades de seis semanas hasta cincuenta y nueve años. A pesar de todas las adversidades, ni una sola sufrió daño alguno; dejadas todas ellas en Puerto Williams, fueron

atendidas con gran amabilidad y solicitud por su población, proporcionándoles ropa de abrigo, comida y alojamiento. En tres días la mayoría del personal del Logos fue llevado a Punta Arenas, donde iglesias de diferentes denominaciones respondieron a la crisis apoyándolos en su desgracia con hospitalidad y amor cristianos.

Este fue mi nexo con el Logos y que llevó a un ex tripulante de ese buque (ahora embarcado en el Logos II), que supo de mi existencia, a enviarme un libro que me hizo revivir con más intensidad esa experiencia marinera, ya que me permitió conocer "la otra parte", la de aquellos que sufrieron el rigor y la fuerza de nuestra naturaleza en la zona austral, pero que sin embargo también conocieron la solidaridad y profesionalismo de los hombres de mar de la Armada de Chile, materializados en todos y cada uno de los Oficiales y Gente de Mar que estuvieron presentes en el rescate, todos actuando bajo un solo objetivo : "salvaguardar la vida en el mar".



---

**Fuente:** Revista de Marina.



## NOTICIA ARMADA

### COMANDANTE EN JEFE ACOMPAÑA A PRESIDENTE Y MINISTROS DE INTERIOR, DEFENSA Y SEGURIDAD EN VISITA A LOS ÁLAMOS

Domingo 15 de marzo de 2026

*En el lugar se encuentra desplegada la Infantería de Marina y personal naval que ha estado de manera permanente desde que se inició el Estado de Excepción para varias comunas de la Macrozona Sur.*



Este sábado 14 de marzo, en el marco de la visita del Presidente de la República, José Antonio Kast a la Región del Biobío y particularmente a las comunas afectadas por los devastadores incendios de enero pasado, el Jefe de Estado, acompañado por los ministros de Interior, Defensa y Seguridad se trasladó a la comuna de Los Álamos, donde se encuentra desplegada la Infantería de Marina y personal naval que ha estado de manera permanente desde que se inició el Estado de Excepción para varias comunas de la Macrozona Sur.

En la visita a Los Álamos, acompañó al Presidente Kast, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Fernando Cabrera, quien agradeció la visita y la relevancia que significa para los Marineros e Infantes de Marina desplegados en esta zona del país.

“Recibir la visita del Presidente de la República ha sido una gran motivación para nuestras dotaciones, principalmente Infantes de Marina que cumplen con una labor encomendada por el Estado, donde además de resguardar la seguridad y respaldar el trabajo de carabineros, brindan un servicio permanente a la comunidad. En esta localidad de la provincia de Arauco, la Armada de Chile, por más de 1300 días, ha mantenido cerca de 200 efectivos en casi su totalidad Infantes de Marina y Marineros, que en promedio a han servido acá por 17 meses. Este es un tremendo esfuerzo que hace nuestro personal, lo cual es reconocido por toda la ciudadanía y por las autoridades nacionales. Nuestros infantes de Marina nos enorgullecen, ellos son Soldados de Mar y son fuertes a la vez que fieles”, destacó el Almirante Cabrera.

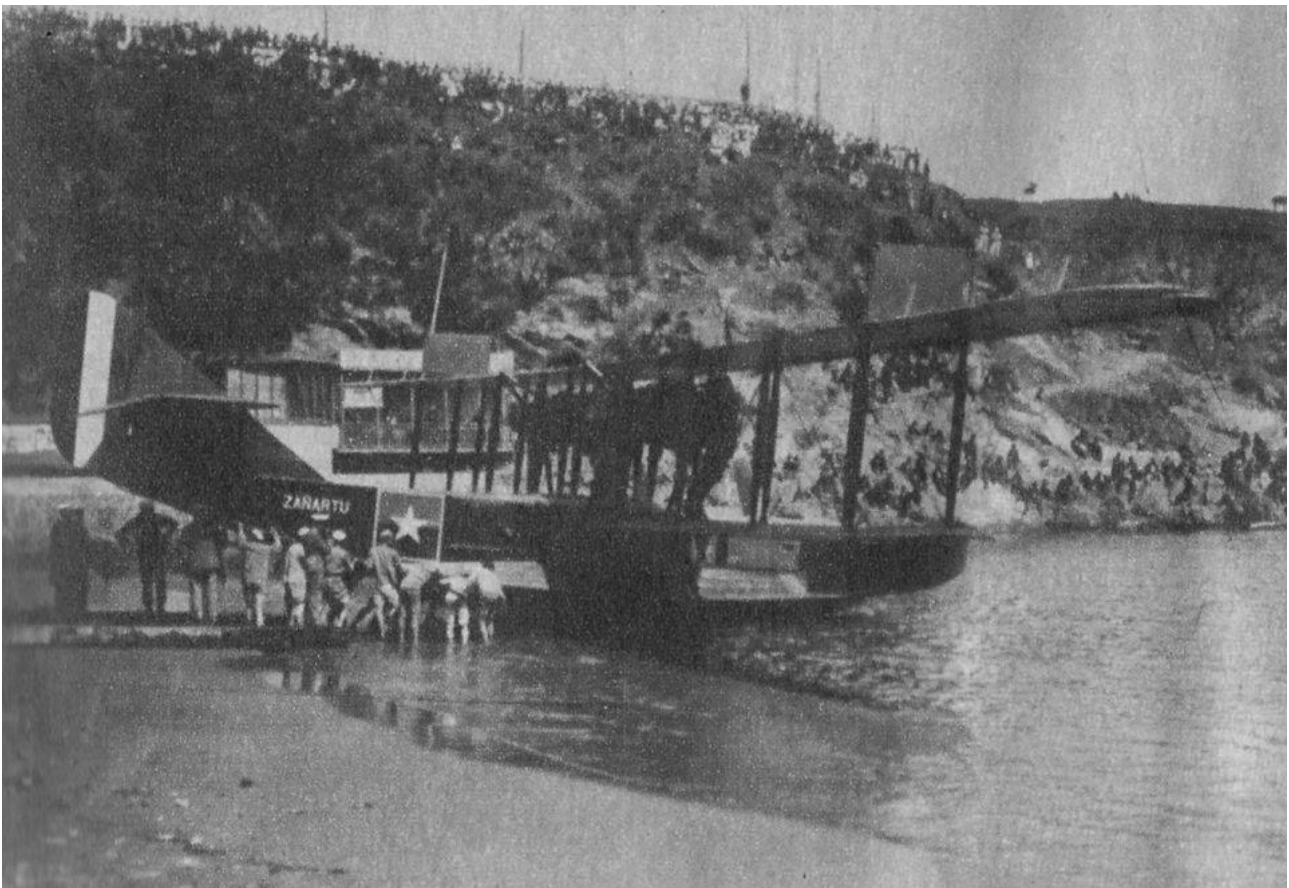


---

**Fuente:** Página web Armada de Chile.

## POSTALES DEL PASADO

# Postales



**Valparaíso, en 1922**  
(Revista de Marina)

La foto muestra al bote volador “Guardiamarina Zañartu”, en la base de Las Torpederas. El hidroavión Felixtowe F2A, estaba equipado con dos motores Rolls-Roice y hélices de cuatro palas. Fue lanzado al agua en esta misma base, el 17 de octubre de 1921 y fue bautizado como “Guardiamarina Zañartu”, en honor al mártir de la Aviación Naval, fallecido trágicamente en marzo de ese año en el aeródromo de Lo Espejo, Guardiamarina de 1° Clase Guillermo Zañartu Irigoyen. La madrina fue la Sra. Teresa

Arlegui de Muñoz, esposa del Director General de la Armada, Vicealmirante Joaquín Muñoz Hurtado.



**Viña del Mar, en 1890**  
(Pinterest)

La foto muestra el muelle de pasajeros Arturo Prat. Tuvo su estreno el 14 de marzo de 1884, para el desembarque S.A. el príncipe Oscar Carlos Augusto, el segundo de los hijos de S.M. Oscar II, rey de Suecia y Noruega. Un mes después, el muelle fue entregado al uso público. Fue construido a continuación del Muelle Fiscal, obras de modernización de fines del siglo XIX, tuvieron un importante impacto en Valparaíso.

Atrás se observa el hermoso edificio de la Gobernación Marítima y a su lado derecho se aprecia parte de la estación de ferrocarril.

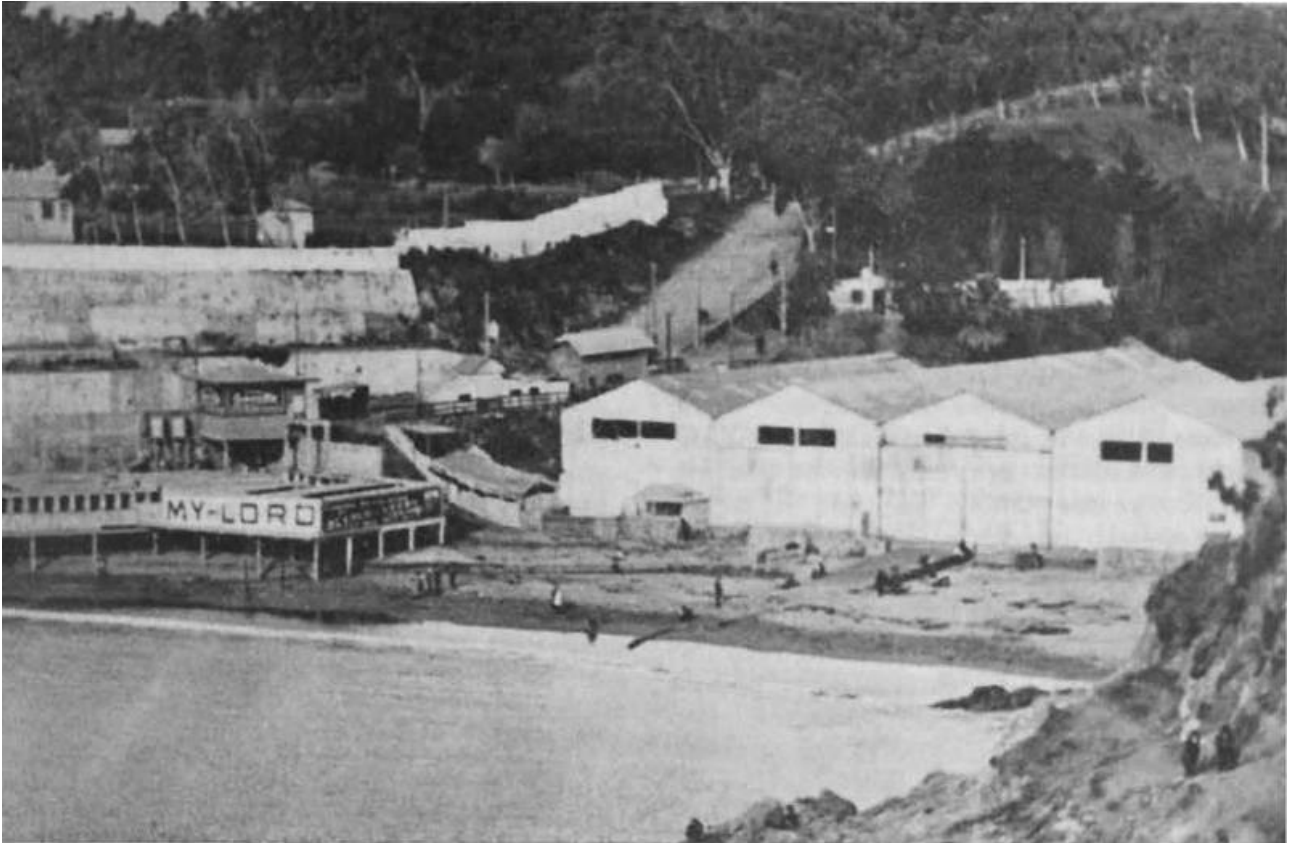
Es interesante observar la playa donde varaban botes, ubicada en el sector del actual sitio 5 del terminal portuario de Valparaíso.



**Viña del Mar, en 1911**  
(Pinterest)

La foto muestra la estación Viña del Mar del ferrocarril Santiago-Valparaíso, que fue inaugurada en 1863. Pero esta foto corresponde al edificio remodelado en 1880. Al lado se ve el recientemente inaugurado Club Viña del Mar (1910).

La gran cantidad de carruajes, permiten suponer que se trata de una hora de llegada del tren desde Santiago.



**Valparaíso, en 1921**  
(Revista de Marina)

La foto muestra el lugar donde, en el año 1921 se instaló la Base Aeronaval de Las Torpederas, en los antiguos galpones que habían servido para armar torpederas en 1890. La base provisional de Las Torpederas fue utilizada mientras se preparaban el proyecto de la Base de Quintero y constaba de los galpones que antes sirvieron a las lanchas torpederas, un muelle provisional, varadero, pabellón para la marinería, etc. En estos galpones se armaron los seis hidroaviones Short, dos Avro, y el bote volador F 2-A.

---

**Fuentes:** Según se indica en cada foto.

# LA CHINA QUE NO DEBEMOS OLVIDAR

La China de Mao: El Terror Rojo

[https://www.youtube.com/watch?v=5SgC1\\_7u-DM](https://www.youtube.com/watch?v=5SgC1_7u-DM)

## VIDEOS

### VIDEOS MULTIGREMIAL

Videos publicados la presente semana

Conversando con diputada Chiara Barchiesi -trabajando por un mejor Chile con Presidente Kast - programa Una Sola Voz en radio Portales de Valparaíso

<https://youtu.be/2Rm3uZjEr7s>

Estatua de general Baquedano vuelva al lugar del que nunca debió salir - Carlos Valdenegro Oyaneder historiador

<https://youtu.be/hzWWWh6L3BnM>

No podemos volver a elegir a personas no capacitadas para un cargo - Pedro Veas Diabuno ex presidente de Multigremial FACIR

<https://youtu.be/r1gBzRYPvWU>