Revista de Marina

FUNDADA EL 1 DE JULIO DE 1885

AÑO CXXVII - VOLUMEN 129
NÚMERO 928 - MAYO – JUNIO 2012
PUBLICACIÓN ISSN - 0034 - 8511

www.revistamarina.cl
revismar@vtr.net

REVISTA DE MARINA fue fundada el 1° de julio de 1885 y tiene como propósito proporcionar una tribuna para dar a conocer y donde discutir las materias de interés para el desarrollo y empleo del poder naval en los ámbitos académicos de la ciencia política; las relaciones internacionales; la geopolítica; la estrategia; la inteligencia; la logística; la táctica y la tecnología, y contribuir a la promoción de los intereses marítimos nacionales en los ámbitos de la historia, el arte, la literatura, los deportes y las actividades industriales, comerciales y científicas.

Tiene una circulación de 3100 ejemplares que llegan principalmente a subscriptores de la Armada de Chile, también a miembros del gobierno, el congreso nacional, a académicos y empresarios, nacionales y extranjeros, a bibliotecas especializadas, a instituciones de educación superior y a marinas y fuerzas armadas de Chile y extranjeras.

Revista de Marina publica solamente artículos originales e inéditos y está abierta a todos los colaboradores que compartan sus valores y principios. Acoge con amplio criterio las colaboraciones que recibe y publica, pero ello no implica que comparta todos los conceptos e ideas contenidos en ellas. Los artículos que aparecen en sus páginas representan exclusivamente el pensamiento de sus autores y, por lo tanto, no comprometen en forma alguna a la Revista ni a la Armada de Chile.

Los originales deben ser escritos en sistema word, incluyendo un resumen o abstract en su inicio, con una extensión máxima de 4000 palabras y no serán devueltos a sus autores. Los gráficos, fotografías o dibujos, se deberán confeccionar en forma separada del texto y pueden remitirse por correo electrónico o mediante CD, el que será devuelto junto al correspondiente acuse de recibo.

Por limitaciones en el proceso de edición resulta imposible publicar en el futuro cercano todas las colaboraciones recibidas, por lo que el Consejo Consultivo de la Revista se reserva el derecho de seleccionar, de acuerdo a criterios de oportunidad, equilibrio en la diagramación, grado de interés y afinidad profesional del tema propuesto, aquellos trabajos que serán incluidos en los próximos números.

Revista de Marina está ubicada en dependencias de la Academia de Guerra Naval, Pedro León Gallo 585, Valparaíso, Chile, Teléfonos (32) 2281222 ó 2529782, Fax 032-2529783. Recibe la correspondencia interna vía Correo Naval, y la correspondencia nacional e internacional en la Casilla/Box 220, Correo Central, Valparaíso. Correo Electrónico revismar@vtr.net Home page www.revistamarina.cl". Las colaboraciones deben remitirse directamente a la Revista de Marina y preferentemente vía E-mail.

Todos los artículos recibidos concursan para su publicación por un plazo máximo de 2 años, luego de lo cual, en caso de no haber sido seleccionados para alguna de las ediciones de ese período, quedan definitivamente descartados. Asimismo la Revista no informa el resultado del proceso de selección hasta el momento en que la colaboración es publicada.

SUBSCRIPCIONES

(A contar del 1º de enero de 2012)

- SUBSCRIPCIONES PERMANENTES.

- Por Mecanizado. Distribución interna Armada, descuento mensual. _____ *$ 2.700.*
- Por CAPREDENA. Distribución nominativa en funda plástica y despacho por correo certificado, descuento mensual. _____ *$ 2.850.*

- SUBSCRIPCIONES ANUALES. **(Inicial y renovación, por volante)**

- En Chile. Distribución nominativa en funda plástica; despacho por correo certificado. _____ *$ 34.200.*
- En el extranjero. Distribución nominativa por correo aéreo certificado, franqueo incluido. _____ *US$ 125.*

Las subscripciones anuales son por año calendario, por lo tanto deben renovarse oportunamente (hasta el 15 de febrero) mediante volante distribuido en la Revista de cada año.

- NÚMEROS SUELTOS. **(Si hay existencia)**

- Compra directa. _____ *$ 2.800.*
- Despacho por correo certificado. _____ *$ 3.500.*
- A contar de Revista de Marina 5/02. _____ *$ 4.000.*
- Despacho por correo certificado desde RM 5/02. _____ *$ 4.900.*

Índice Revista de Marina Nº 3

EDITORIAL

213 - Mes del Mar – 2012. La Alianza del Pacífico como una Nueva Oportunidad de Desarrollo.

COMANDANCIA EN JEFE

215 - Discurso del 133º Aniversario del Combate Naval de Iquique y Día de las Glorias Navales. *Edmundo González Robles*

ESCENARIOS DE ACTUALIDAD

219 - Crisis de las Coreas 2009-2010 y Empleo del Poder Naval. *Pedro Arentsen Morales*

237 - Transporte Marítimo Militar y de Mantenimiento en caso de Conflicto. *Eduardo Barrios Mason*

MONOGRAFÍAS Y ENSAYOS

250 - ¿Hubo un segundo tripulante que acompañó a Arturo Prat en el primer abordaje el 21 de mayo de 1879? *Germán Bravo Valdivieso*

259 - Operaciones Psicológicas en Libia. *Marcel Fort Santander*

266 - ¿Qué es, el arqueo de una nave? *Gonzalo Araya Gajardo*

CIENCIA Y TECNOLOGÍA

270 - Seguridad Energética, Chile y su Estrategia Marítima. *Ignacio Larraín Couve*

LIBROS

277 - Presentación.
- La Corbeta Esmeralda de Prat. *Louis E. Boutin*

279 - En Librerías.

281 - En Biblioteca Academia de Guerra Naval.

INTERNET

282 - Wolfram-Alpha *Eduardo Fainé Celis*

PÁGINA DE MARINA

284 - Inauguración del Mes del Mar. *Edmundo González Robles*

286 - ¿Cosacos…? *J. Horacio Balmelli Urrutia*

PÁGINA LITERARIA

287 - Canto a las Glorias Navales. *M. Teresa Barros Rothkegel*

288 - El Mar. *María Luisa García Tello*

CRÓNICA Y REPORTAJES

289 - Capitán de Navío IM Don Claudio Collados Núñez (Q.E.P.D.). Director de la Revista de Marina (1980-1995). *Jaime Sepúlveda Cox*

EFEMÉRIDES

291 - Junio 5.

NOTICIARIO

292 - Ejercicio Unitas - Versión 2012.

TÍTULO DE MÉRITO

312 - Título de Mérito a Colaboradores.

CONSEJO CONSULTIVO

PRESIDENTE
Capitán de Navío
Sr. Guillermo Díaz Avello

VOCALES
Capitán de Navío Sr. Andrés Rodrigo Ramírez
Capitán de Navío Sr. Ronald Baasch Barberis
Capitán de Fragata Sr. René Rojas Cabrejos
Capitán de Fragata Sr. Rodrigo Peñaranda Pedemonte

DIRECTOR
Capitán de Navío IM
Sr. Jaime Sepúlveda Cox

CÍRCULO NAVAL

REVISTA DE MARINA

TOMO LII.- VALPARAÍSO, MAYO 31 DE 1912.- NÚM. 311.

LIJERAS CONSIDERACIONES SOBRE "DESTROYERS"

Con el invento del torpedo moderno vino la creación del destroyer. El aumento de poder destructor de la carga i la precisión de la maquinaria hicieron que esta arma reelegada a un órden secundario pasase a formar en primera línea como elemento ofensivo de ataque. Ello trajo como consecuencia la construcción de naves capaces de transportarlo a grandes distancias i protejerlo, a su vez, del ataque que pudieran hacerle naves similares. De aquí nació el destroyer.

El objetivo principal del destroyer es aniquilar o inutilizar de un modo permanente o momentánea un elemento capital de defensa o ataque enemigo. Como el mayor poder se haya concentrado en el acorazado, contra él se ha ideado el destroyer. Ahora bien, el acorazado para su defensa posee los cañones de tiro rápido, su compartimentaje, proyectores, etc. Durante el día se mantendrá alerta i su defensa se estenderá hasta el límite visible del horizonte i del alcance de sus cañones; durante la noche sólo podrá hacerlo hasta donde lo permita la zona iluminatoria eficaz de sus proyectores. Por lo tanto, el torpedo o destroyer no podrá intentar efectuar sus ataques durante el día, pues el alcance de sus torpedos mui limitado e inmensamente inferior al del cañon. Es de noche cuando puede hacer eficaz su ataque burlando la vijilancia de los proyectores o sorprendiendo la escuadra o acorazado en aquellos sitios donde se crean invulnerables; ya sea por la distancia, ya por las obras de defensa que alrededor de ellos se haya construido.

Tomando en cuenta lo último es por lo cual se diseñan los modernos destroyers.

Como el destroyer debe atacar de noche, no se puede suponer que una escuadra tenga su base de operaciones en un puerto al cual pueda llegar una flotilla de torpederos o destroyers la misma noche en que dejan su puerto de estación; por esta razón, debe darse a los destroyers un radio de acción tal, que partiendo durante un día de su estación, puedan llegar a la del enemigo durante una noche i volver a su puerto de refujio, lo que hace aumentar el tonelaje de estas embarcaciones, pues trae como consecuencia el aumento de capacidad de las carboneras.

***

Otros Temas analizados en esta publicación:

- Trabajos para el Estado Mayor de Marina.
- El Poder Naval.
- Velocidad de Marcha i Consumo de Combustible en las Naves a Vapor. (Primera Parte).
- El Desarrollo de la Sintonización i Dirección de la Telegrafía sin Hilo.
- Tópicos de Actualidad.
- Cartas al Director.
- Velocidad de Marcha i Consumo de Combustible en las Naves a Vapor. (Segunda Parte).
- Apuntes sobre Compensación Vertical.
- El Poder Naval.
- El Derecho Internacional Aéreo.
- El Problema Naval.
- Noticias Bibliográficas.
- Crónica Estranjera.
- Crónica Nacional.

Mes del Mar – 2012
La Alianza del Pacífico como una Nueva Oportunidad de Desarrollo

Las instituciones fundamentales de una nación ostentan la responsabilidad ineludible de contribuir al desarrollo de una conciencia ciudadana destinada a visualizar, comprender y aceptar las oportunidades ofrecidas por los escenarios que se van configurando a través del tiempo y que, en determinadas circunstancias, llegan a constituir opciones irreemplazables en la búsqueda del bien común que se materializa a través de un mayor desarrollo y un más alto grado de seguridad para un país. En este sentido, la Armada de Chile, como una contribución vital para la grandeza futura de nuestra Nación, ha desarrollado un sostenido esfuerzo destinado a entregar a los chilenos una visión marítima elevada, en cuyo contexto ha destacado la celebración del Mes del Mar, época en la cual el País vuelve su vista hacia el océano y a través de distintos actos y acciones busca identificar y destacar las oportunidades que ofrece nuestro extenso mar, como consecuencia de las particularidades geográficas que afectan a nuestra Patria.

En efecto, al mirar la geografía de Chile nos encontramos con un país de características muy especiales. En primer lugar, la longitud de su territorio continental que asciende a 4.300 kilómetros, contrasta severamente con su ancho medio que sólo alcanza a 170 kilómetros. Luego, la configuración geomorfológica montañosa y sus múltiples accidentes geográficos dificultan y a veces impiden la vinculación terrestre entre sus zonas medias y extremas. A ello se agrega el hecho que, si bien posee significativos recursos minerales, sus áreas cultivables corresponden sólo a una muy pequeña parte de su superficie continental, la que en total alcanza a unos 754 mil kilómetros, cuadrados, excluido el territorio antártico. Sin embargo, como una compensación a todo lo anterior, los dominios marítimos que genera la longitud de su litoral sobrepasan los 4 millones seiscientos mil kilómetros, cuadrados, es decir, varias veces la superficie terrestre. Ello permite visualizar, con mucha claridad, que el destino de este país de condición tricontinental por su posición en Sudamérica, sus islas oceánicas y su territorio antártico, se encuentra inseparablemente unido a las posibilidades que le ofrece su amplio y generoso mar.

Al contrastar la validez de estos preclaros conceptos con las circunstancias y características que presenta el mundo en los comienzos del siglo XXI, donde el Océano Pacífico es unánimemente considerado como una invitación al poderío y al crecimiento, resulta evidente la revalorización de las posibilidades de Chile como País Marítimo del Pacífico Sur, con un rol relevante en la proyección del comercio internacional de la región.

Por ello, y al igual que en años anteriores, junto con recordar durante el Mes del Mar-2012 la gloriosa epopeya de Iquique, el país ha analizado la potencialidad de nuestro mar como fuente de inspiración de dimensión múltiple y como gestor de oportunidades concretas en los ámbitos político, estratégico y económico. En este último contexto, la "Alianza del Pacífico", integrada por Chile, Perú, Colombia y México, que se reúne en nuestro país a comienzos de junio del presente año, podría considerarse como una efectiva posibilidad de integración económica de fuerte impacto regional.

En relación a lo anterior, a fines del año pasado se desarrolló en Mérida, México, la Cumbre de la Alianza del Pacífico, en la cual participaron los cuatro países integrantes y Panamá en calidad de observador, alcanzándose una serie de acuerdos concretos que podrían incidir en la formación del bloque comercial más grande y ambicioso de la región. El primero de ellos implicó el compromiso de desarrollar la ya mencionada reunión del mes de junio en Chile y establecer, en esa oportunidad, un cronograma específico para liberalizar totalmente el flujo de bienes, servicios, personas y capitales entre los cuatro miembros del bloque, pudiendo sumarse posteriormente Panamá y otros países

centroamericanos. Asimismo se acordó que en ese encuentro también se establecería un plazo para la reducción gradual de tarifas aduaneras de bienes y servicios, con vistas a su eliminación total en el año 2020 o 2025.

Como una forma concreta de facilitar los propósitos señalados, se acordó la celebración de tres "cumbres virtuales" antes de la reunión en Chile, lo que permitiría acelerar las negociaciones. Asimismo, los cuatro países del bloque se comprometieron a fijar un plazo común para la eliminación de reglas de origen entre los miembros del bloque, algo que de hecho permitiría a los exportadores enviar productos a otros países miembros en forma expedita y sin burocracia, tal como si estuvieran enviando mercaderías dentro de su propio país.

Los acuerdos también consideraron la creación de una visa común y una bolsa de valores conjunta. Chile, Perú y Colombia ya han lanzado su bolsa de valores común, conocida como Mercado Integrado Latinoamericano, o MILA, en tanto que México firmó una carta de intención para unirse al MILA. Asimismo, se coincidió en la necesidad de crear oficinas conjuntas de promoción de exportaciones en el exterior para ahorrar costos y ampliar los destinos. Al respecto, y tomando como ejemplo a China, puede señalarse que actualmente las respectivas oficinas de promoción comercial de los cuatro países participan en menos del 2 por ciento de las ferias comerciales en ese país, lo cual incentiva a aunar las operaciones, ya que ello permitiría aumentar la presencia en ferias comerciales y ofrecer paquetes conjuntos de exportaciones capaces de satisfacer los requerimientos de volumen del mercado chino.

Sin duda, la Alianza del Pacífico podría alcanzar una gran importancia a nivel regional, ya que todos los países que la integran totalizan exportaciones mayores que las registradas por el bloque de países sudamericanos del Mercosur, liderado por Brasil y Argentina. Asimismo, el hecho que los integrantes del bloque del Pacífico tengan acuerdos de libre comercio con Estados Unidos y Canadá, facilita la configuración de una plataforma para el comercio internacional entre empresas asiáticas y América del Norte, convirtiéndose en un puente entre ambos continentes. Lo anterior debe relacionarse con la propuesta del Presidente de los Estados Unidos, Barack Obama, en el sentido de crear lo que podría ser el bloque comercial más grande del mundo con los países situados en la cuenca del Pacífico, para lo cual procura ampliar significativamente el Acuerdo de Asociación Trans-Pacífico, o TPP, que tiene entre sus miembros a Estados Unidos, Australia, Nueva Zelandia, Singapur, Vietnam, Perú y Chile, y que a futuro integraría a Japón, México, Canadá y posiblemente Corea del Sur.

Es posible que la Alianza del Pacífico como grupo subregional convergente con la ampliación del Acuerdo de Asociación Trans-Pacífico y con las oportunidades comerciales que ofrece la región Asia-Pacífico, cambie el paradigma geopolítico regional, pudiendo a futuro diferenciarse un bloque Pacífico, con México como principal integrante y con una fluida interrelación comercial con los Estados Unidos, y otro Atlántico, con Brasil como el actor más importante.

Para Chile, más allá de los efectos políticos que pudieran generarse, la Alianza del Pacífico se inserta como una nueva oportunidad en el destino oceánico que nos impone nuestra realidad geográfica, ya que ese mar constituye el campo de expansión natural de nuestro desarrollo como país. Al respecto, no debe perderse de vista que el Océano Pacífico se identifica como la unidad geográfica más grande del planeta, ya que su superficie es mayor que la suma de los cinco continentes. Asimismo, la población de los países que conforman su cuenca comprende, prácticamente, la mitad de la población mundial y una parte sustancial de los centros productores y consumidores de un mundo donde la globalización e interdependencia incentiva un nutrido y creciente intercambio comercial entre los distintos países y bloques geográficos y económicos.

Por todo ello, en el contexto de la celebración del Mes del Mar-2012, es posible identificar esta nueva oportunidad que nos ofrece nuestro océano, como un hecho relevante que se suma y perfecciona otras iniciativas emprendidas por nuestro país, como por ejemplo, sus esfuerzos tendientes a perfeccionar el rol de constituir la puerta de entrada y salida del intercambio comercial subregional entre el Cono Sur de América y los grandes centros productores-consumidores de la cuenca del Pacífico.

Director de la Revista de Marina

DISCURSO DEL 133° ANIVERSARIO DEL COMBATE NAVAL DE IQUIQUE Y DÍA DE LAS GLORIAS NAVALES*

*Edmundo González Robles***

En un valioso documento, fechado el 21 de mayo de 1880 y recién rescatado para la historia, Don Juan Agustín Cabrera, quien el glorioso 21 de mayo del año anterior acompañaba al Comandante Prat -como civil invitado- a bordo de la Corbeta *"Esmeralda"*, describió así parte de lo que vieron y oyeron sus propios ojos y oídos:

"A las 08:40, la *"Covadonga"* había hecho rumbo hacia nosotros, i la *"Esmeralda"*, se mantenía sobre la máquina teniendo ya su proa al sur, después de haber reconocido al enemigo.

Pocos momentos más tarde, pasaba al costado nuestro, i Condell, colocado en la toldilla, su puesto de combate, decía al Capitán Prat que el *"Huáscar"* e *"Independencia"* eran los buques reconocidos. Este contestó que ya lo sabía i agregó: "Mantenerse a poco fondo; usar proyectiles de acero". El Comandante Condell, con voz fuerte i clara, terminó aquel dialogo de titanes con la desde entonces célebre frase: "ALL RIGHT".

Esta contestación i la orden concisa pero terminante, caracterizan por sí solas, el temple de alma de ambos campeones. Sereno i resuelto el uno, se prepara al combate i ordena el sacrificio en nombre de la patria; el otro, con la sonrisa en los labios, lo acepta i lo secunda".

Así es entonces, con serenidad y eficacia, actuando mancomunadamente en equipo, asumiendo tanto los éxitos como el infortunio con igual honestidad y modestia, sin inútiles histrionismos y, siempre encarando el destino; el ejemplo de estos prohombres nos motiva y guía, señalándonos inequívocamente cómo debemos asumir nuestros compromisos:

Determinados en el combate; magnánimos en la victoria y estoicos ante la desgracia.

Consecuentemente entonces y reflejados en el mismo ejemplo de Prat, Condell y los suyos, en la gesta de Iquique y Punta Gruesa, hoy hemos sido circunstancialmente guiados en la enorme prueba -asumida con silenciosa y austera actitud- de reconstruir nuestra primordial Base Naval de Talcahuano y Astillero de ASMAR, que resultaran devastados en el terremoto y maremoto del año 2010.

Es así como, con pujante fortaleza e indeclinable perseverancia -esto es, con la mística propia de nuestro compromiso profesional- hemos acometido exitosamente la cabal recuperación de los daños y, en no pocos casos, incrementado y superado las capacidades, hasta entonces disponibles, para el cumplimiento de la trascendental misión institucional que la Patria nos ha encomendado.

También, con la misma incólume espiritualidad y fortaleza humana, propias de nuestro oficio naval, hemos enfrentado complejas y difíciles tareas;

* Discurso efectuado por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Edmundo González Robles, con motivo de la celebración del 133° aniversario del Combate Naval de Iquique y día de las Glorias Navales, el día 21 de mayo de 2012.

** Almirante - Comandante en Jefe de la Armada. Oficial de Estado Mayor. Graduado del U.S. Naval War College (NCC-97). Magíster en Ciencias, mención Administración, de la Universidad Salve Regina, Newport, R.I., y Magíster en Ciencias Navales y Marítimas, mención Geopolítica, de la Academia de Guerra Naval. Magno Colaborador de Revista de Marina, desde 2010.

desde el siempre urgente y prioritario rescate de personas, así como de embarcaciones y aeronaves siniestradas; hasta poder exhibir la incorporación reciente al Servicio Naval del Buque Multipropósito *"Sargento Aldea"*; moderna unidad recién adquirida, de elevada complejidad por su tecnología de vanguardia, pero llamada a aportar poderosa eficacia al cumplimiento de sus objetivos operativos dentro de la misión fundamental de la Armada. Ello, gracias a sus extraordinarias características de apoyo a la comunidad y a la solución concreta de emergencias, propias de la siempre difícil realidad telúrica y climática de nuestra áspera geografía.

Ellas han desafiado siempre nuestro actuar institucional, y nos han capacitado y condicionado para responder a sus retos con la virilidad indispensable para conjurarlas.

Y cuando nefastas circunstancias se han interpuesto a nuestra voluntad de someterlas; pues entonces siempre, con diáfana transparencia y conveniente humildad, hemos sabido reconocer, desde el primer momento, los errores en que hemos incurrido, aprendiendo de ellos, para que con mesura, sobriedad y el silencioso recogimiento inherente a toda contrición convencida, absorbiéramos las lecciones derivadas de las experiencias escarmentadas; para desde ellas, corregir los yerros; y de ser necesario, readecuar nuestros procedimientos o modificar estructuras orgánicas al interior de nuestro quehacer institucional.

Somos y nos sentimos privilegiados al tener en el Comandante Arturo Prat Chacón y sus compañeros de gloria, referentes profundos de nuestra identidad espiritual, de nuestra conducta humana y de nuestras actitudes enfrente de los desafíos; especialmente de aquellos que nos confrontan con la adversidad.

Siguiendo su ejemplo, la Armada de Chile ha conseguido mantenerse como una de las instituciones nacionales mejor evaluadas y apreciadas por la ciudadanía, pese a los duros cuestionamientos que de ella se han hecho.

Consecuentemente, ¡¡Cuidemos nuestra Marina!! y ayudémosla a cumplir su rol constitucional, profesional y social, alejándola de toda otra contingencia que de ello la aparte.

Preservemos y cultivemos la ya legendaria, espontánea y arraigada admiración e identificación con los valores humanos, profundamente sentida por la integridad de la sociedad chilena hacia Prat, que lo reconoce tanto como insigne individualidad histórica, así como épico conductor de sus hombres hacia la esfera de la más sublime inmortalidad.

Prat es un héroe cívico por excelencia; que proyecta su impronta mucho más allá de la Marina. Es fiel reflejo del país y el más auténtico representante de las virtudes más valiosas, que nos incluyen a todos en la legítima esperanza de superación humana, individual y colectiva.

Él nos convoca a unirnos como Nación, ante los desafíos que constantemente nos plantea la concurrencia evolutiva de nuestra circunstancia social, así como las tan singulares peculiaridades de nuestro territorio. La lección que su vida nos deja de cómo enfrentar las más grandes pruebas, compaginando con sobria naturalidad los atributos de serenidad, persistencia y audacia, ha inspirado a la Armada dejándosela como su principal activo existencial y credo místico de su convicción vocacional. Pero así también, es recogido fervorosamente y con unción por la ciudadanía. El Comandante Prat entonces, también se proyecta más allá del hito histórico del 21 de mayo, por la herencia que nos ha dejado de su vida ejemplar, que inspira la emulación de su estatura moral por parte de todos y cada uno de los chilenos.

Hoy por hoy, nos encontramos ante una de esas oportunidades singulares que, de cuando en cuando, la Providencia concede a nuestra Patria.

Así como durante el siglo XIX, la ubicación geográfica de Chile nos confinó a ser casi meros espectadores del mundo, y consiguientemente a mirar los acontecimientos que lo determinaban desde una perspectiva periférica y alejada; hoy constatamos que el Pacífico, nuestro hogar oceá-

nico, se ha convertido en el centro político, estratégico y económico del mundo.

Las grandes potencias se relacionan en su entorno, las mayores riquezas del mundo se producen en sus países ribereños y se intercambian sobre sus aguas y en sus puertos.

Por años se tuvo como que Chile era "un pequeño país situado en un rincón del mundo". Eso, ya no es así y el nuestro es hoy "un gran país situado en una posición privilegiada" para el comercio, los negocios y la transferencia de la educación, que trae aparejada el intercambio de la ciencia y culturas ancestrales y las del porvenir.

Así también, por años, nuestros sucesivos gobiernos bregaron tenazmente para posicionar a Chile en esta emergente, nueva y promisoria comunidad. ¡¡Y lo hemos logrado!! Hoy tenemos socios confiables y sinceros amigos en toda la amplia y fecunda extensión de su cuenca.

La reciente gira por Asia de Su Excelencia el Presidente de la República, lo ha demostrado y reforzado aún más. Hemos llegado a ser, en el escenario del Pacífico, un actor declaradamente respetado –y por sobre todo, bienvenidos- con calificada presencia no sólo útil, sino que necesaria.

La sección asiática y norteamericana de la comunidad del Pacífico, ha devenido en la conformación de una organizada institucionalidad económica y política, pragmática y eficiente, a la que Chile se ha incorporado paulatina y exitosamente, gracias a la seria solvencia de sus gobiernos, a la responsable idoneidad de los empresarios chilenos, al esfuerzo de sus trabajadores y al profesionalismo de nuestras Fuerzas Armadas.

La asociación al "Acuerdo Transpacífico" nos ha incorporado a un foro –el primero que reúne culturas de distintos continentes y diversas civilizaciones- cuyas connotaciones comerciales, políticas y estratégicas son de clase mundial, y en el cual nuestra Marina también ha sido aceptada y acogida, por sus pares, en plena y legítima igualdad.

En efecto, en octubre del año 2010 -en Sydney, Australia– la Armada de Chile fue reconocida como miembro permanente -con la aprobación unánime de los países integrantes- en el Foro "Simposio Naval del Pacífico Occidental"-, reconocimiento que importa motivo de gran orgullo para Chile y particularmente su Armada, la que con su presencia en esa parte del mundo, contribuye a potenciar la creciente gravitación de los intereses nacionales en el ámbito de la APEC, y cumple con la vocación y tarea geopolítica de proyección ultramarina de Chile.

Por otro lado, la organización de los países del Este del Pacífico, de la región Sudamericana de este Océano, también avanza: el 5 de marzo de este año, nuestro Presidente de la República, asumió la presidencia pro témpore de la "Alianza del Pacífico", y ahora en junio, se firmará, en Chile, el Tratado de dicha Alianza en presencia de todos sus integrantes: Colombia, Chile, Perú y México.

La oportunidad de impulsar a la región a este ámbito tan promisoriamente emergente, es el gran desafío del presente siglo.

Y desde este lugar y en esta ocasión, ennoblecidos y consagrados por el significado puro y profundo de nuestras Glorias Navales, quiero manifestarle a las más altas autoridades nacionales, así como a la ciudadanía toda, que estamos prestos a participar, junto a las Marinas de los otros países miembros, en esta fecunda misión de desarrollo, paz y seguridad común; la cual sólo puede gestarse en la atmósfera de confianza derivada de la diáfana promoción de una sincera y activa amistad.

Pero volviendo a la narración mencionada inicialmente, del ya aludido testigo presencial del 21 de mayo de 1879 –cuya solemne conmemoración, hoy nos convoca- resulta simbólicamente pertinente, releer su descripción del arribo al Blindado *"Huáscar"* de los náufragos sobrevivientes de la Corbeta *"Esmeralda"*, luego de ser recogidos desde las aguas tras el épico hundimiento de su buque, en la mar y en la gloria, con su bandera inamoviblemente izada a tope.

Juan Agustín Cabrera, único civil a bordo de la *"Esmeralda"*, nos señala:

"Una vez que todos estuvimos reunidos, nos hicieron bajar a la cámara de Grau. Aquella entrada fue por demás con-

movedora. Los primeros compañeros que llegaron, recibieron con los brazos abiertos i lágrimas en los ojos a los que íbamos entrando enseguida. El ardor de la pelea iba dejando paso a la tranquilidad, i entonces el recuerdo de seres tan queridos para todos, cubrió de luto por completo el corazón de los que habíamos sido testigo del valor i heroico sacrificio. Durante el combate no había sido posible llorarlos como merecían i como se les sentía, sino tratar de vengar su muerte.

A esas lágrimas consagradas a la memoria de los héroes se mezclaron i sucedieron los abrazos i felicitaciones de la oficialidad peruana. Todos unánimemente elojiaron i encomiaron en sentidas i bien coordinadas palabras, la heroica conducta de Prat, Serrano i demás que los acompañaron; así como la tenaz resistencia de los que tenían ahí presentes".

Creemos que tales palabras reflejan preclaramente el espíritu con que combaten los marinos:

Por amor a su Patria; no por odio al circunstancial enemigo; enfrentamos los desafíos, mirándonos a la cara, sin simulaciones, sin estériles retóricas; sin dobleces y con hidalguía.

Así nos lo enseñaron esos dos Grandes Señores del Mar, como lo fueron Prat y Grau, en ese glorioso 21 de mayo.

La prueba que los países del Pacífico Latinoamericano tenemos que arrostrar, nos exige unidad de propósitos, así como una eficaz participación conjunta. Y consecuente con ello, en esta solemne ocasión, invito a las Marinas hermanas de Colombia, México y Perú, a que en el marco del Tratado de la "Alianza del Pacífico", asumamos la posición de vanguardia de nuestras Naciones, en la fértil validación de ésta cada vez más evidente "Hora del Pacífico".

A que lideremos el avance de América Latina hacia la conquista de los mercados y de las necesarias asociaciones con los amigos y aliados del siglo XXI.

Que nuestra región definitivamente deje de ser identificada por la inestabilidad y el conflicto, y que ahora lo sea, por la perseverancia y hermandad con que trabajamos para hacer de este gran océano, el medio más eficaz de integración con el mundo.

Logremos que el Pacífico Oriental sea un lugar de comercio seguro; de mares transitables en todo tiempo y condición; de puertos expeditos y confiables; de medio ambiente realmente protegido; de pesca rigurosamente sustentable; de industrialización respetuosa de la fauna ribereña; de compromiso implacable contra el contrabando o el tráfico de estupefacientes; de apoyo a la seria investigación científica, y de segura salvaguardia de la vida humana en el mar.

Organicémonos y coordinémonos para contrarrestar la sobrevinencia del azote de los desastres naturales o provocados por el hombre, sobre sus riberas continentales o insulares.

Comprometamos la conquista de la paz, sustentada en la confianza entre nosotros mismos y nuestros países.

Apoyémonos mutuamente y juntos, erradiquemos las actitudes aislacionistas que condenan a nuestros pueblos a vegetar solos e inútilmente.

Por nuestra parte, estamos listos. Tenemos los medios y la voluntad.

¡¡Hagámoslo, AHORA, para que nuestro destino se transforme en una empresa apasionante, digna de nosotros y por cierto, de todos los chilenos!!

¡¡Muchas Gracias!!

* * *

CRISIS DE LAS COREAS 2009-2010 Y EMPLEO DEL PODER NAVAL

*Pedro Arentsen Morales**

La crisis en la península de Corea entre 2009 y 2010 fue un período en que el grado de tensión entre los Estados participantes aumentó significativamente. En aquel conflicto se llegó a la amenaza nuclear, al hundimiento de un buque de guerra e inclusive a un bombardeo sobre población civil. El propósito de este estudio es analizar la crisis internacional de las Coreas y la forma de empleo del poder naval en su contexto. Mediante el uso de la teoría existente sobre crisis, los hechos recopilados en fuentes abiertas y utilizando como herramientas las formas de empleo del Poder Naval definidos por James Cable en su libro ¨Gunboat Diplomacy¨, se analizan los acontecimientos deduciendo que todos los modos de empleo del Poder Naval en tiempo de paz fueron ocupados. En el estudio se identifican inicialmente los objetivos de los Estados y los actores principales de la crisis. Posteriormente con base en el concepto de ¨Poder¨ se analizan y fundamentan las decisiones adoptadas desde el punto de vista de Poder de Gobierno, Poder Nuclear, Poder Convencional y Poder de las Potencias. Luego, se identifican los elementos moderadores que evitan producir una escalada de la violencia y traspasar el límite de agresividad crítica que probablemente conduciría a una guerra en la región.

- *Introducción.*

Con el surgimiento de la hegemonía militar de los Estados Unidos de Norteamérica (EE.UU.) después del término de la Guerra Fría (1947-1989), se rompe el equilibrio bipolar que representaba la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) y con ello desaparece el temor a la destrucción nuclear. A partir de ese momento ganan relevancia otros tipos de amenazas, que a pesar de no presentar el peligro de la destrucción total, pueden perfectamente transformarse en catástrofes de proporciones considerables. Muchas de estas amenazas son producidas por Estados que con alguna capacidad de armamento nuclear intentan alcanzar sus objetivos por medio de conflictos llamados de características limitadas[1].

El uso del Poder Naval es actualmente uno de los instrumentos de la política más utilizados para contrarrestar estas amenazas y enfatizar las posiciones en un conflicto. Constantemente se ven operaciones navales apoyando la voluntad de los Estados. Ejemplos de eso es la Fuerza de Tarea Marítima de la Organización de Naciones Unidas en el Líbano, que previene la entrada de armamento en la región, otro ejemplo es el paso por el Canal de Suez en el mes de febrero de 2011 de dos buques de guerra de Irán en dirección al Mediterráneo, para demostrar lazos de amistad con Siria. También vemos la influencia del Poder Naval en las constantes demostraciones que realiza la Séptima Flota Norteamericana y la Armada de Liberación Popular China en el Mar Amarillo.

* Capitán de Fragata. Oficial de Estado Mayor.

1. Los conflictos limitados buscan alcanzar objetivos no vitales (BRODIE, 1970, p. 312), también se caracterizan por la presencia de elementos moderadores que limitan su desarrollo, normalmente son conflictos locales y volátiles.

Parece ser que las características inherentes de una fuerza naval, como la capacidad de navegar por los mares sin intervenir legalmente en otros Estados, la capacidad de permanencia, simbolismo y graduación de empleo en el uso del armamento, coincidan en el sentido de que este poder sea una forma militar ideal de respuesta en una crisis.

Uno de los escenarios de conflicto limitado más significativos del Asia Pacífico es el caso de la Península de Corea. En éste se presenta el particular fenómeno de una crisis envuelta en un contexto de pos-guerra, ya que ambas Coreas terminaron firmando un armisticio en 1953 y no un tratado de paz. Desde el inicio de la separación de las Coreas, varias crisis se han sucedido y han sido conducidas de forma de no aumentar el grado de violencia que desencadenaría una escalada no deseada.

El caso analizado envuelve el conjunto de acontecimientos ocurridos entre los años 2009 y 2010, un período en el que el grado de tensión entre los Estados aumentó significativamente. En este período se llegó a la amenaza nuclear, al hundimiento de un buque de guerra e incluso al bombardeo de población civil.

El propósito de este estudio será analizar la crisis internacional y la forma de empleo del poder naval en su contexto, de esta manera se espera aportar con un ejemplo actual al conocimiento de los oficiales de marina y tomadores de decisiones.

Primero se definirán los conceptos utilizados como herramientas para desarrollar el tema, posteriormente serán presentados los objetivos de los Estados en crisis y sus Fuerzas Armadas, para finalizar con un breve análisis de los hechos y la forma en que se empleó el Poder Naval.

- ***Marco Conceptual.***

Para facilitar la comprensión fueron divididos los conceptos en dos áreas de estudio: Crisis y Poder Naval.

- **Crisis.**

En el contexto de este estudio, crisis internacional se entenderá como:

"Conflicto de intensidad limitada que busca alterar el *status quo*. Normalmente es generado *ex professo* por un Estado para hacer prevalecer sus intereses sobre un oponente, sin recurrir al empleo generalizado de la fuerza armada. Es posible revertirla, mediante la negociación que permite, a quien genera el conflicto, satisfacer sus intereses, como también la aceptabilidad del oponente. Sin embargo, es un fenómeno de percepciones por el cual siempre existirá alto riesgo de escalada[2]".

Los Estados tienen diferentes tipos de poder capaces de influenciar en una crisis. Éstos serán utilizados de forma conveniente mediante una maniobra que los articule coherentemente, llamada maniobra de crisis.

Maniobra de Crisis.

"Conjunto de acciones para desencadenar, distender o escalar en relación a una crisis[3]".

Fases de la Maniobra.

La maniobra de crisis se desarrolla siguiendo una secuencia clásica que la literatura divide en:

- **El Reto o Desafío:** Comprende la acción por la cual el Estado desafiante inicia una situación por medio de la amenaza respaldada por la fuerza. Se asume

2. La definición fue extraída de una serie de autores como libro Blanco de Defensa de Chile, Solís.1993, p. 811 y Manual de manejo de crisis de la marina brasilera EMA 321.
3. (EMA 305, 2004 p.2-1). "Normalmente se ocupan todos los campos de acción o poderes de un Estado en su desarrollo, bajo la dirección del gobernante.

iniciativa y se gana libertad de acción[4].

- La segunda fase es la **Respuesta**: Es la réplica que hace el Estado desafiado, con el fin de recuperar la iniciativa política y ganar libertad de acción que asegure el control de la maniobra. Debe ser realizada lo más rápido posible[5].
  Sigue la **Reacción**, comprehendida como la acción del agresor que pretende conservar la iniciativa. Ofrece la posibilidad de transacción y una salida aceptable y honrosa[6].
  Desde este momento se desarrollan procesos de respuesta y reacción, para finalizar en un acuerdo.
- **Acuerdo:** Solución de compromiso que intenta compensar ambas partes[7].

La Estrategia de crisis busca escalar, mantener el *status quo* o distender la tensión. Son ocupados elementos moderadores que disuaden al agresor a responder con mayor violencia.

- **Disuasión:** Acción de prevenir que el enemigo tome la decisión de usar la fuerza armada. El resultado que se desea alcanzar es, por lo tanto psicológico y buscado por medio de la amenaza[8].

Denominaremos elementos moderadores a todos los factores que son llevados en consideración por un Estado para limitar la violencia en una maniobra de crisis, como por ejemplo la voluntad de un Estado agredido para responder, las características del armamento que se posea, la opinión pública, la capacidad de sus Fuerzas Armadas o los acuerdos establecidos previamente con terceros Estados.

Uno de los puntos más importantes de la maniobra de crisis es evitar que la respuesta del adversario envuelva intereses vitales, de otra manera puede ser iniciado un proceso de escalada que supere el límite de agresividad crítica y desencadene una guerra.

Entendemos como **Escalada**: Aumento de la violencia o amenaza de uso de la violencia en forma deliberada, pretende deteriorar la resistencia y confianza de un oponente tenaz, causándole prejuicios cada vez mayores para obligarlo a ceder.

Límite de **agresividad crítica**. Última fase de violencia permitida, antes del desencadenamiento de la guerra[9].

- **Conceptos de Poder Naval.**
  La presencia de una Fuerza Naval puede ser suficiente para convencer a otro Estado, sin que exista la necesidad de tener que apelar a la violencia. Esto es posible porque el mar es un lugar neutral, en que el Poder Naval puede influenciar sin intervenir directamente en un Estado. Definiremos poder naval según Geoffry Till, en su libro *Sea Power in The XXI Century*, como:

La capacidad de influenciar en el mar. Envuelve no solamente las fuerzas navales, astilleros, actividad económica marítima, sino que también otras áreas de las Fuerzas Armadas que puedan contribuir[10].

4. SOLÍS, 1993, p. 819.
5. SOLÍS, 1993, p. 820.
6. Ibídem.
7. SOLÍS, 1993, p. 821.
8. BAUFRE, 1966, p. 24.
9. SOLÍS, 1993, p. 820.
10. TILL, 2004, p. 67.

Para analizar e identificar el uso del Poder Naval en el conflicto de las Coreas fueron seleccionadas las formas de empleo en tiempo de paz definidas por James Cable (1920-2001) en su libro *Gun Boat Diplomacy* de 1994:

Fuerza definitiva: Su capacidad es suficiente para producir un hecho consumado. Es necesario que sea de violencia limitada y tolerable[11].
Fuerza impositiva: Pretende alterar la política de otro Estado o grupo organizado. Induce a otro a mudar su decisión original, es menos directa que la fuerza definitiva[12].
Fuerza catalítica: Orientada a la prevención de una acción. Se trata de disponibilidad de fuerzas en un punto crítico[13].
Fuerza expresiva: Son utilizados buques para enfatizar actitudes[14].

- *Objetivos de los Gobiernos, Actores y sus Fuerzas Armadas.*

Fueron identificadas cuatro aproximaciones correspondientes a las formas de influenciar en esta crisis, representada en la figura N° 1:

Figura1. Poderes identificados para analizar la crisis de las Coreas[15].

Todos estos poderes sintetizan y abarcan una serie de motivos que permiten explicar convenientemente las decisiones tomadas por los Estados.

En esta sección será estudiado sólo el Poder del Gobierno con el propósito de identificar los objetivos de crisis, dejando el resto de los "poderes" mencionados para ser analizados en las secciones siguientes.

- **Poder del Gobierno.**
  Se pretende en este subtítulo, establecer los objetivos de los gobiernos para entender lo que motiva las formas de acción en la península de las Coreas.

  ➢ **Corea del Norte.**
  Corea del Norte es un régimen dictatorial que comandó Kim Jong-il desde 1994, luego de la muerte de su padre y fundador del Estado Norcoreano Kim il-Sung. Recientemente falleció Kim Jong-il, asumiendo su hijo Kim Jong-Un, quien al parecer continuará la línea de su padre. Es uno de los Estados más enigmáticos y aislados del mundo. Su gobierno se autodenomina República Democrática de Corea; debido a las sanciones impuestas por el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas (UNSC)[16], mantiene serios problemas económicos que repercuten en la falta de capacidad para alimentar a su población[17].
  La gran aspiración de Corea del Norte es la unificación de la península de Corea. Su página

11. CABLE, 1994, p. 14-15.
12. CABLE, 1994, p. 23.
13. CABLE, 1994, p. 31.
14. CABLE, 1994, p. 44.
15. Se indica la crisis con el símbolo de yin y yang o tai ji tu. Según la filosofía China, el yin y yang es un concepto que simboliza el equilibrio a través de lo inverso. (YI JING, 2003 p.517-518). Al romperse el equilibrio se produce la crisis.
16. United Nation Security Council.
17. El informe de la World Food Program, de FAO y de UNICEF, de 24 de marzo de 2011, indican que en 2010, ocurrieron nuevas inundaciones que, sumados a los problemas de fiebre aftosa y alzas en el precio internacional de los alimentos, mantienen cerca de seis millones de norcoreanos en riesgo de morir de hambre.

oficial electrónica indica que la separación de las Coreas fue originada por los EE.UU., lo que provocó la separación de millares de familias. Del mismo modo, indica que Corea del Norte aspira a la reunificación pacífica de la península[18].

Apoyado en los antecedentes anteriores y resaltando las características dictatoriales de su gobierno, se estima que los objetivos nacionales se mezclan con los objetivos de gobierno, pudiendo definirlos como conservar su régimen político a pesar del aislamiento económico, mantener su autonomía y promover la unificación de la península.

➢ **Corea del Sur.**

Corea del Sur es una democracia presidencial con elecciones cada cuatro años. Su actual presidente Lee Myung-bak gobierna desde el 25 de febrero de 2008. Según la ONU, el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional es la 13ª economía del mundo.

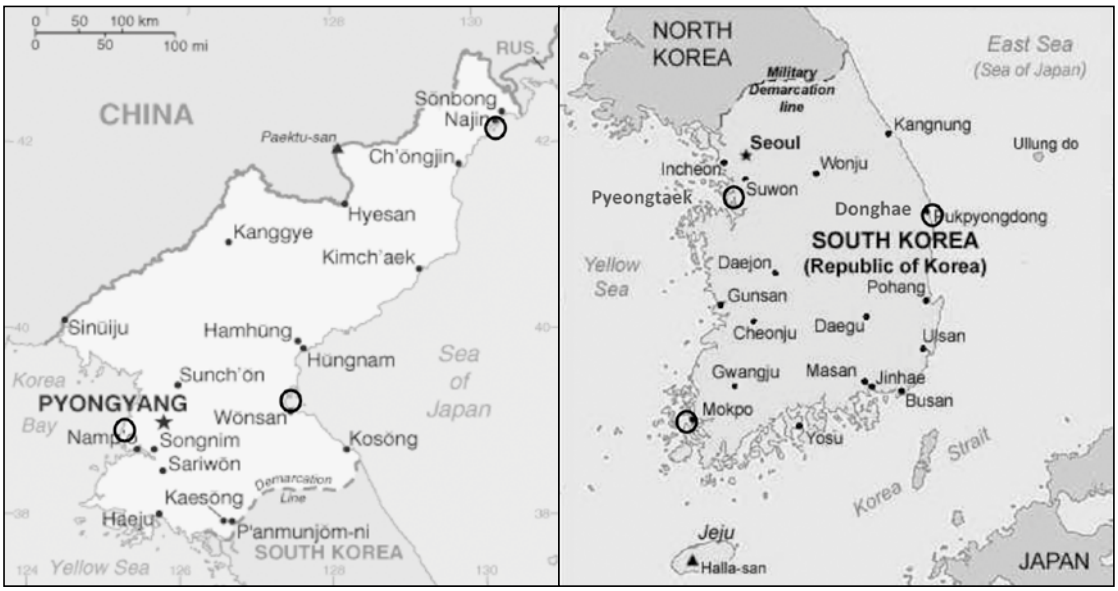
El artículo tercero de su Constitución indica que el territorio de la República de Corea del Sur lo constituye toda la península y el artículo cuatro establece que su Estado busca la reunificación pacífica, apoyada en los principios de libertad y democracia[19].

Desde 1953 Corea del Sur, ha tenido gobiernos democráticos y militares, todos ellos han mantenido tensas relaciones con Corea del Norte.

Podemos concluir por lo tanto, que ambos Estados tienen como objetivo la unificación de la península; aspiración que es dificultada por la enorme diferencia socioeconómica y política entre ellos.

- **Actores y sus Fuerzas Armadas.**

Se identifican en la crisis, cinco actores principales que influyen con su Poder Militar en la región[20]: Corea



Corea del Norte *Corea del Sur*

18. Ver página de internet: www.kcna.co.jp
19. SOUTH KOREA, 1948, p2.
20. La UNSC es considerado un actor, no es nombrada porque no posee Fuerzas Armadas.

del Norte, Corea del Sur, EE.UU., República Popular de China y Rusia[21]. Analizando sus Fuerzas Armadas se pretende presentar más características del escenario en la península y dilucidar porqué el Poder Naval se torna elemento fundamental para lidiar con el fenómeno de crisis[22].

➢ **Corea del Norte.**

Mantiene un ejército estimado de un millón de soldados, 3.500 tanques de origen ruso de la década de los setenta y 650 aviones MIGs de la década de los ochenta. No existen datos concretos de su presupuesto de defensa; entretanto, se cree que gran parte de los recursos se destina al desarrollo de misiles y armamento nuclear[23]. La mayoría de sus tropas se encuentra distribuida a lo largo de la frontera con Corea del Sur, fuera de la zona de desmilitarización (DMZ[24]).

Corea del Norte posee una Marina pensada para la defensa de costa; tiene entre 40.000 a 60.000 hombres y 650 embarcaciones[25]. Sus embarcaciones son pequeñas y rápidas, constituidas principalmente por patrulleros y submarinos que desempeñan la función de apoyar al ejército con la inserción de fuerzas especiales en territorio enemigo.

Posee dos Fuerzas: una en la Costa Oeste llamada Escuadra del Mar Amarillo, con aproximadamente 300 embarcaciones y con base principal en Nampo, y otra llamada Escuadra del Este con aproximadamente 350 embarcaciones y bases principales en Najin y Wonsan[26]. Ambas Escuadras tienen un total de 23 submarinos pequeños.

Según el autor la fuerza naval de Corea del Norte presenta una limitada capacidad de influenciar a grandes distancias. Su arma naval más importante está constituida por submarinos pequeños, ideales para acciones de fuerzas especiales y ataques al comercio marítimo próximo a la costa. La gran cantidad de embarcaciones de pequeño tamaño constituye una amenaza costera local. Su principal debilidad la representa la incapacidad de apoyo mutuo entre sus fuerzas navales, motivada por la posición geográfica de sus bases.

➢ **Corea del Sur.**

Posee un ejército de 560.000 efectivos, 2.500 tanques norteamericanos de la década del ochenta. Su fuerza aérea está constituida por 450 aviones (F4/15/16) de la década de los noventa. La mayoría de su contingente se concentra alrededor de la DMZ, de la misma forma que las fuerzas de Corea del Norte.

La Marina de Corea del Sur es equilibrada, con buques oceánicos y patrulleros de costa. Poseen 68.000 marinos, siendo 27.000 Infantes de Marina. Su Armada se compone de 190 buques, distribuidos en tres Escuadras: en el lado Oeste, Este y Sur[27]. La Primera Escuadra con base en Donghae, la Segunda Escuadra con base

21. No son tomadas en cuenta las Fuerzas Armadas de Japón, por ser fuerzas de autodefensa, de acuerdo con el artículo 9 de su Constitución el Estado renuncia a la amenaza o uso de fuerza como medio de resolver disputas internacionales.
22. Los datos fueron extraídos de la publicación Asian Military Balance 2010.
23. NORTH KOREA, 1997; p33; EMMA CHANLETT, 2010, p.10.
24. Zona fronteriza entre las Coreas establecida depués del armistício de 1953.
25. JAPÃO, 2010, Part 1, p.2).
26. Ver figura Bases Navales Corea del Norte.
27. Ver figura Bases Navales Corea del Sur.

en Pyeongtaek y la Tercera en Mokpo. Cuenta con una fuerza de submarinos moderna compuesta de medios con propulsión diesel/ eléctrica. Mantiene una capacidad anfibia considerable y desarrolla proyectos para construir fragatas de última generación.

Notamos que la constitución de sus fuerzas y la posición geográfica de sus bases permiten un apoyo mutuo entre sus Escuadras y un mayor grado de flexibilidad en una maniobra de crisis.

➢ **Estados Unidos de América.**

Posee un efectivo de 25.000 hombres en Corea del Sur y 60 aeronaves de la Fuerza Aérea. Son apoyados por la Séptima Flota con base en Japón, compuesta por veinte buques y el portaaviones USS *"George Washington"* que suma otras 60 aeronaves con su ala embarcada.

El poder naval con base en Japón puede ser usado en diferentes configuraciones tanto para mantener el status quo por la sola presencia, como aumentar el grado de tensión al asistir al área en conflicto, o disminuir el nivel de presión retirando sus fuerzas navales en dirección al Japón.

➢ **República Popular de China.**

Posee la mayor fuerza armada de la región con un ejército de 1.600.000 soldados activos y 6.550 tanques de la década de los ochenta y noventa. Su Fuerza Aérea está compuesta de 350.000 efectivos con 1.184 aviones de combate de la línea Sukhoi de tecnología de los ochenta y 421 bombarderos con tecnología de los sesenta. Mantiene una marina de 255.000 hombres con 52 fragatas, 28 destructores, 176 lanchas rápidas, 253 patrulleros, 260 buques anfibios, además de 62 submarinos tácticos de propulsión diesel y nuclear de los cuales 3 son lanzadores de misiles balísticos.

A pesar que actualmente su fuerza principal la constituyen sus submarinos, tiene una cantidad de lanchas rápidas y buques que operan en el Mar Amarillo capaz de demostrar actitudes concretas en una crisis. Esta Marina podría influenciar claramente como una fuerza definitiva, expresiva o catalítica en apoyo a Corea del Norte.

➢ **Rusia.**

Posee un ejército de 360.000 efectivos, pero sólo mantiene en la región 90.000 soldados activos y aproximadamente 1000 tanques de última generación. Su fuerza aérea está constituida por 570 aeronaves de la línea Sukhoi y MIG de tecnología de los ochenta y noventa. Su marina cuenta con 240 buques; de los cuales mantiene 9 fragatas, 2 contratorpederos, 16 patrulleros y 24 submarinos.

La marina rusa tiene capacidad suficiente para influenciar en una crisis en la península. Sin embargo, parece no existir voluntad política para involucrarse.

- Crisis de las Coreas 2009-2010, Empleo del Poder Naval.

Desde el inicio del armisticio entre las Coreas, el 27 de julio de 1953, la península es reconocida como una región inestable. Varias crisis internacionales se han desarrollado, destacándose entre ellas la del período 1968-1969, en que fuerzas especiales de Corea del Norte intenta asesinar al presidente de Corea del Sur, y se produce la captura del USS *"Pueblo"*; la crisis de 1998-1999, en la cual Corea del Norte lanzó misiles sobre el mar próximo a Japón

y posteriormente lanchas norcoreanas cruzan el límite marítimo (NLL[28]), ocurriendo encuentros de artillería y la captura de un minisubmarino norcoreano; y la crisis de 2002 en la cual los EE.UU. incluyeran a Corea del Norte en el "eje del mal" ocurriendo un nuevo encuentro naval entre patrulleras coreanas. Todas estas crisis tienen como denominador común el uso, en mayor o menor grado, de la expresión del poder naval manifestando la voluntad política del Estado. La crisis aquí analizada no es la excepción, siendo este poder utilizado en prácticamente todas las expresiones de paz definidas por James Cable.

Para profundizar sobre el empleo del poder naval en el conflicto, es necesario concebir su desarrollo a partir de diferentes puntos de vista, estudiando factores que a pesar de no estar directamente relacionados con el uso del poder naval, nos permitirán comprender su empleo en el contexto de los acontecimientos.

La Tabla N°1 presenta un resumen de los principales hechos referentes a la crisis que ocurrió entre 2009 y 2010 en la península de Corea. Se pretende identificar la secuencia de la crisis para que sirva de base introductoria que permita proseguir con el análisis del tema más adelante.

Día	Evento	Secuencia
Abril-5 2009	Tentativa de Corea del Norte de instalar un satélite en órbita mediante uso de tecnología de misiles balísticos.	Desafío.
Abril-13 2009	Discurso del presidente de Naciones Unidas condenando el uso de tecnología de misiles balísticos.	Respuesta.
May-23 2009	Corea del Norte realiza un ensayo nuclear subterráneo.	Reacción.
Jun-12 2009	Consejo de Seguridad de la ONU (UNSC) establece la Resolución 1874 (2009) que autoriza la inspección de cualquier carga en beneficio de la no proliferación de armas nucleares.	Respuesta.
Jun-18 2009	El mercante norcoreano "*Kang Nam*" zarpa con posible carga prohibida según la Resolución UNSC 1874.	Reacción.
Jun-18 2009	El mercante de Corea del Norte "*Kang Nam*" es seguido por el USS "*John MacCaine*" y luego regresa a puerto base.	Respuesta.
Jul-02 2009	Corea del Norte lanza varios misiles de superficie en su costa Este.	Reacción.
Sep-04 2009	Corea del Norte indica al UNSC que está enriqueciendo uranio.	Reacción.
Nov-10 2009	Fuego cruzado entre patrulleras norte y sur coreanas. Producto del traspaso de una patrullera norcoreana por el límite marítimo *Northern Limit Line* (NLL) "Combate de *Daecheong*".	Reacción.
Mar-08 2010	Inicio de ejercicio de defensa combinado *Foal Eagle* (EE.UU.- Corea del Sur).	Respuesta.
Mar-26 2010	Hundimiento de la corbeta surcoreana "*Cheonan*", cuarenta y seis marineros mueren y cuarenta y ocho son rescatados.	Reacción.
Abr - 17 2010	Corea del Norte niega haber hundido la corbeta "*Cheonan*".	Reacción.
May-20 2010	Corea del Norte amenaza con guerra total.	Reacción.
Jun-02 2010	EE.UU. envía la fuerza de tarea del USS "*George Washington*" a la región.	Respuesta.
Nov-22 2010	Corea del Sur inicia, junto a EE.UU., ejercicios de defensa de Estado *Hoguk*.	Respuesta.
Nov-23 2010	Corea del Norte ataca la isla de Yeonpyeong con artillería, muriendo dos infantes de marina, dos civiles y dejando dieciséis surcoreanos heridos.	Reacción.
Nov-25 2010	Llegada nuevamente de la fuerza de tarea del USS "*George Washington*" a la península.	Respuesta.
Dec-20 2010	Corea del Norte dispuesta a negociar.	Acuerdo.
Mar-10 2011	Corea del Norte solicita ayuda humanitaria para alimentar a su población.	Acuerdo.

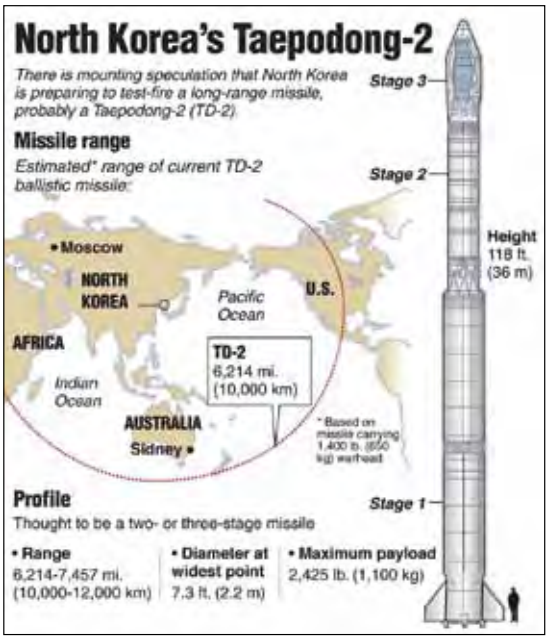
Tabla N° 1. Desarrollo de la Crisis 2009 y 2010.

28. El límite marítimo norte (NLL) de las Coreas fue establecido después del armisticio del 27 de julio de 1953. En ese documento, cinco islas que se sitúan al norte de la prolongación del límite terrestre quedaron bajo soberanía de Corea del Sur, (Paengyong-do, Taechong-do, Sochong-do, Yonpyong-do y U-do).

- **Análisis de la Crisis y Empleo del Poder Naval.**
  - ➢ **Poder Nuclear.**

    En esta crisis, el desafío puede ser considerado como la tentativa norcoreana de lanzar un satélite a través de un misil balístico del tipo Taepodong 2 usando tecnología prohibida por resolución UNSC 1718 de 2006. Con esa tecnología y su capacidad nuclear Corea del Norte representa una amenaza real en la región[29].

    A pesar que las Coreas están en constante tensión, hubo un período previo de relativa calma en la península[30]. Durante el 2007 y 2008, fueron iniciadas negociaciones con Corea del Norte y se llegó a una aproximación aceptable en el grupo de negociación, *Six Party Talks*[31], llevando al presidente George W. Bush a sacar a los norcoreanos de la lista de Estados que ayudan al terrorismo. A pesar de eso, Pyongyang, posteriormente, se retira de las negociaciones al no cooperar con las inspecciones acordadas.



Misiles Norcoreanos.

El lanzamiento del misil balístico aparentemente demuestra el inicio de un proceso bien planeado de maniobra de crisis. Corea del Norte toma la iniciativa, ganando libertad de acción y comienza la escalada con una amenaza considerada intolerable ante la percepción de la comunidad internacional. Corea del Norte, obtuvo valiosas experiencias y disuadió en la región, porque con los misiles balísticos Taepodong 2 adquiere capacidad potencial de alcanzar con armamento nuclear las bases de EE.UU. en Japón.

La respuesta al desafío fue un logro de la política de Corea del Sur al obtener un pronunciamiento del Presidente de Naciones Unidas a su favor, el 12 de junio de 2009[32], en que desaprueba los lanzamientos de misiles balísticos. Corea del Norte reacciona, elevando el grado de tensión, cuando se retira definitivamente de la mesa de negociaciones Six Party Talks, expulsa a los últimos inspectores internacionales, reabre sus proyectos de enriquecimiento de uranio y realiza una detonación nuclear que fue previamente anunciada por Pyongyang[33]. Un breve análisis de las fechas[34] per-

29. La tecnología para lanzar satélites es la misma utilizada para lanzar misiles balísticos.
30. La última tensión significativa fue generada por el ensayo nuclear subterráneo de octubre de 2006 en P´unggye (MARY, 2011, p.14).
31. Grupo de negociación formado a pedido de George W. Bush, en 2002, para resolver el desarme nuclear de Corea del Norte. Está compuesto por China, como país anfitrión, Corea del Norte, Corea del Sur, Japón, Rusia y EE.UU. (EMMA CHANLETT, 2010, p. 5-7).
32. UNSC PRST 2009/7.
33. Con la explosión nuclear fue registrado un temblor de magnitud 4,7 de la escala Richter por el US Geologic Survei. (MARK E., 2011, p. 15).
34. Ver Tabla N°1, Desarrollo de la Crisis. El 5 de abril de 2009, se realiza el lanzamiento del misil balístico, y el 23 de mayo del mismo año, se realiza el ensayo nuclear.

mite concluir que el ensayo nuclear estaba preparado antes del lanzamiento balístico que determinó el inicio de la escalada. Pasó un poco más de un mes entre ambos acontecimientos, lo que nos indica que probablemente la maniobra de detonación nuclear y el lanzamiento fueron planeados desde el inicio y en conjunto.

Consejo de Seguridad de la ONU.

El United Nations Security Council (UNSC) respondió a las provocaciones con la resolución UNSC 1874 de 2009 en que expresa su preocupación con el lanzamiento de misiles balísticos, condena los ensayos nucleares, insta a Corea del Norte a cumplir el tratado de no proliferación de armas nucleares (NPT) y aceptar las condiciones de la Agencia Internacional de Energía Atómica (IAEA). Solicita a todos los Estados inspeccionar la carga proveniente de Corea del Norte, en caso que existan sospechas fundadas de proliferación de tecnología de armas nucleares.

La reacción norcoreana fue por el mar, haciendo zarpar del puerto de Nampo, cerca de Pyongyang, al mercante *"Kang Nam"* que, por información da inteligencia surcoreana, transportaba material prohibido. Posiblemente, el puerto de destino fuese Myanmar o Irán, países que, según especialistas, son compradores de tecnología nuclear[35].

El destructor Arleigh Burke USS *"John S. McCain"* fue designado, por la Séptima Flota, para seguir al *"Kang Nam"*. El buque norteamericano se limita a seguir al mercante, pero no realizó una inspección. También los Estados costeros del área fueron alertados para inspeccionar, en caso que el mercante ingresara en cualquier zona jurisdiccional marítima. El *"Kang Nam"* no fue recibido por Myanmar y ningún otro Estado; y finalmente, retorna a Corea del Norte[36].

EE.UU. utilizó el poder naval para cumplir con la resolución del UNSC. A pesar de no haber inspeccionado el mercante norcoreano en alta mar, la acción de sólo vigilar impidió la proliferación de armamento por vía marítima. Se utilizo la "fuerza impositiva", ya que fue alterada la política norcoreana de intentar comercializar tecnología prohibida, induciendo al *"Kang Nam"* a regresar a su puerto original. Estados Unidos cumplió con las leyes internacionales con relación a respetar la Convención del Mar, Art. 92 y Art. 110, que establece la jurisdicción del Estado de bandera para el derecho de inspeccionar[37]. Es importante considerar que, en caso que la fiscalización hubiese sido forzada, el USS *"John S. McCain"* no solamente habría dejado de cumplir los tratados internacionales, sino habría elevado el nivel de tensión de la crisis y producido una escalada innecesaria.

35. Q+A: MYANMAR, 11 de agosto de 2009.
36. WORSNIP, 6 de Julio de 2009.
37. CONVEMAR, 1982, p.65 - p.70.

Mercante de Corea del Norte "Kang Nam".

Destructor Arleigh Burke USS "John S. McCain".

Antes del regreso del *"Kang Nam"*, ocurre una nueva reacción de Corea del Norte al lanzar misiles en dirección Este de su territorio, amenazando a Japón; junto con esto, Corea del Norte entrega una carta al UNSC informando que está enriqueciendo uranio y preparado para una guerra total.

Analizando los antecedentes, vemos un claro proceso de maniobra de crisis, que se inicia con un desafío y prosigue con el proceso de respuesta y reacción.

Las reales intenciones norcoreanas de desarrollar un poder nuclear no son claras, pudiendo consistir en la garantía de su seguridad o una forma de adquirir poder para negociar a partir de una posición de fuerza.

En esta fase se identifican los elementos moderadores, como: el discurso del presidente de Naciones Unidas y las resoluciones del UNSC. También es considerado como elemento moderador la participación de EE.UU. que, apoyado por su poder naval con base en Japón, trata de mantener el *status quo*, sin elevar el nivel de tensión.

➢ **Poder Militar Convencional.**

El 10 de noviembre de 2009, una patrullera norcoreana cruzó el NLL sin considerar una serie de advertencias hechas por las patrulleras surcoreanas. Corea del Sur abre fuego y daña la patrullera norcoreana, ocasionando dos muertos y serias averías[38].

Este encuentro fue llamado "Combate de *Daecheong*" duró solamente dos minutos y fue noticia internacional. En esta ocasión la respuesta del Ministro de Defensa surcoreano, fue llamar sólo el evento como "un accidente", siendo reforzada la cantidad de patrulleras y elevado el nivel de alerta de sus fuerzas.

En el "Combate de *Daecheong*" se empleó el poder naval de Corea del Sur como "fuerza definitiva", utilizando un nivel de violencia limitado y tolerable, que inició un nuevo proceso de escalada en la crisis, la cual había permanecido estabilizada desde septiembre de 2009.

La crisis continúa el 17 febrero de 2010, cuando es anunciado el ejercicio combinado, entre Corea del Sur y EE.UU., llamado *Foal Eagle*. Estos ejercicios constituyen uno de los mayores entrenamientos de defensa del mundo, pues participan fuerzas del Ejército, Marina y Fuerza Aérea de ambos Estados. A pesar de ser ejercicios realizados

38. Un incidente de este tipo no había ocurrido desde 2002, cuando fueron traspasados los límites marítimos, resultando hundida una patrullera rápida surcoreana con seis muertos y una patrullera norcoreana seriamente dañada. (CSIS 2010).

por más de diez años consecutivos, siempre genera reclamaciones de Corea del Norte, siendo considerado un factor que eleva el nivel de tensión en las relaciones. Es en este contexto que ocurre uno de los mayores incidentes de la crisis, el hundimiento de una corbeta surcoreana.

Ejercicio Hoguk 2010

La corbeta clase Pohang PCC-772 *"Cheonan"* de 1.200 toneladas es hundida a las 21 horas 20 minutos local del 26 de abril de 2010 al Sudeste de la costa de la isla Baengnyeong al sur del NLL y en mar territorial surcoreano. Después del incidente, son rescatados cuarenta y ocho tripulantes, se constata posteriormente la muerte de cuarenta y seis marineros. Inicialmente no se conoce las causas del accidente y se determina que sean reflotados los restos para efectuar pericias técnicas a fin de averiguar los hechos. Desde el inicio, existían sospechas que la causa del naufragio fuese un torpedo norcoreano[39]. Sin embargo, Corea del Norte niega las acusaciones.

Los resultados de las investigaciones concluyen que efectivamente fue un torpedo de Corea del Norte el que hundió la corbeta. Los peritos internacionales declararon que las pruebas son irrefutables y que no hay otra explicación, ya que fue posible identificar el número de serie del torpedo utilizado. Inmediatamente Corea del Norte reacciona, realizando una amenaza de guerra total, en caso que sea sometido a nuevas sanciones. La comunidad internacional, y hasta China, reprueba el ataque[40].

¿Fue el ataque a la corbeta *"Cheonan"* una reacción a los ejercicios *Foal Eagle*? ¿Fue una respuesta de Corea del Norte al no reconocimiento del NLL? o simplemente ¿Fue una decisión espontánea de algún mando intermedio? Se considera que, mientras Corea de Norte no reconozca su participación en los hechos, nunca se sabrá la respuesta, tampoco la real intención de esa peligrosa escalada. Lo que sí se puede deducir del incidente es que, a pesar del hundimiento de la corbeta, causando la muerte de tantos marineros, el límite de agresividad crítica no fue traspasado, demostrando la flexibilidad política que puede otorgar a los gobiernos un incidente en el mar.

El presidente de Corea del Sur, Lee Myung-bak, protestó en el UNSC y exigió disculpas, además de anunciar medidas que suspendían toda cooperación con Corea del Norte.

El 2 de junio de 2010, EE.UU. responde enviando una Fuerza de Tarea liderada por el USS *"George Washington"* a la península, constituyéndose en una "fuerza expresiva", porque respalda las declaraciones de EE.UU. y de Corea del Sur ante el repudio del acto hostil norcoreano. Tam-

39. CSIS 2010; REUTERS, 2 de abril de 2010.
40. ACCUSED, 2010.

Rescate de la Corbeta PCC 77 "Cheonan".

bién puede ser considerada como "fuerza catalítica" por parte de EE.UU. para evitar una escalada como resultado de la opinión pública surcoreana, que exigía acciones concretas.

Vemos que el hundimiento de la *"Cheonan"* no fue un hecho aislado, tampoco el inicio de la crisis en la península. Parece ser producto de una concatenación de incidentes en el contexto de un conflicto limitado previamente iniciado.

Fuerza de tarea de EE.UU. lideradas por el USS "George Washington".

Los elementos moderadores fueron, en este caso, las potencias involucradas como EE.UU. que reaccionó con una fuerza de tarea y China que junto a UNSC condenaran el ataque a la corbeta.

El 22 de noviembre de 2010 fue anunciado en la península otro ejercicio entre EE.UU. y Corea del Sur. Éste es llamado *Hoguk* y cuenta con la participación de gran cantidad de militares, lo que produce nuevas reclamaciones norcoreanas y reacciones que escalan la crisis. El 23 de noviembre de 2010 Corea del Norte ataca la isla de Yeonpyeong con aproximadamente 200 tiros de artillería, dos civiles y dos Infantes de Marina surcoreanos mueren, dejando dieciséis civiles heridos. Posteriormente la isla es evacuada causando nuevamente repudio mundial. Corea del Sur responde con declaraciones que condena la acción y destituye a su Ministro de Defensa Kim Tae-Young, debido a la fuerte presión pública por la frágil respuesta de las Fuerzas Armadas surcoreanas al ataque. El 25 de noviembre, los EE.UU. envían nuevamente al USS *"George Washington"* a la península y hacen un llamado diplomático a China para que coopere con el problema de las Coreas.

Esta es considerada la segunda mayor escalada de la crisis. La respuesta política de Corea del Sur, para disminuir el nivel de tensión, fue solamente destituir al Ministro de Defensa. EE.UU. envía nuevamente una "fuerza expresiva y catalítica", utilizando el poder naval como elemento moderador en la crisis.

Merece destacar la percepción de los Estados, para los EE.UU. y para Corea del Sur, puede ser que los ejercicios defensivos *Foal Eagle* y *Hoguk* fuesen sólo de rutina, pero para Corea del Norte, se torna claramente intolerable elevando el nivel de tensión y produciendo escalada en la península.

El USS "George Washington" en la península, poder naval como elemento moderador en la crisis.

➢ **Poder de las Potencias.**
Este conflicto es uno de los bastiones de la guerra fría, donde las potencias mundiales como China, Rusia y los Estados Unidos influyen en las decisiones de los Estados y a su vez actúan como elementos moderadores.
China: es una aliada de Corea del Norte desde la Guerra de Corea (1950-1953). Poseen afinidades ideológicas y mantienen un tratado de asistencia militar desde 1961, proveyendo ayuda económica y de abastecimiento, sustentando al gobierno de Pyongyang. China es el principal exportador de petróleo para Corea del Norte.
En los ejercicios navales realizados por EE.UU. y por Corea del Sur en el Mar Amarillo, China manifiesta su malestar, alegando que representan una amenaza a su Estado. Por otro lado, China es miembro y Estado anfitrión de la mesa de negociaciones para la desnuclearización *Six Party Talks*. Esta potencia ratificó todas las resoluciones del UNSC, repudiando los ensayos y lanzamiento de misiles norcoreanos[41]. Sin embargo, el 4 de octubre de 2009, cuando se completaron 60 años de relaciones diplomáticas entre China y Corea del Norte, el primer ministro de China, Wen Jiabao, realizó una visita firmando acuerdos económicos y de intercambio tecnológico[42].
Aparentemente China vela más por sus intereses en la región que por los acuerdos establecidos en el UNSC, tomando actitudes ambivalentes. Por un lado es parte de los acuerdos internacionales y por otro ayuda significativamente al gobierno del extinto Kim Jong-il. Para entender el conflicto, cabe preguntarse cuáles son las reales intenciones de China en la península. El profesor Shen Dingli de la Universidad de Shangai indica que Corea del Norte representa una zona "Buffer[43]" entre China y los EE.UU[44]. En caso que ambas Coreas se unificasen, sea por vía pacífica o por medio del conflicto, el vencedor sería Corea del Sur, quedando su mayor aliado los EE.UU. directamente en la frontera China. Mantener el gobierno de Corea del Norte parece ser lo más conveniente. El apoyo Chino

41. Según los analistas de la revista Times de Londres después del ensayo nuclear de Corea del Norte el 2006, China envió a su Ministro de Relaciones Exteriores, Tang Juaxuan, a Pyongyang para demostrar su inconformidad con la actitud de Corea del Norte. (TIMES, 28 mai 2009).
42. AGREEMENT, 2009, p.1.
43. Zona Buffer es un área que se encuentra entre dos regiones y es utilizada para separarlas.
44. SHENG, 2006, p.19-p.22.

a las resoluciones de Naciones Unidas puede ser explicado solamente para frenar el avance nuclear norcoreano, mantener su hegemonía en la región y evitar una escalada que conduzca a una guerra de unificación.

Rusia: es un aliado tradicional de Corea del Norte, desde los tiempos de la URSS. La mayor parte del armamento nuclear y de tecnología de misiles balísticos que posee Pyongyang fue provisto por esa potencia. Los lazos entre ambos Estados son arraigados y culturales. Un ejemplo de eso es que la lengua rusa es el primer idioma extranjero estudiado en Corea del Norte[45]. Existen inversiones consideradas de importancia estratégica para ambos Estados, como son los gaseoductos siberianos y las ferrovías Trans Corea y Trans Siberia[46]. Por otro lado en los últimos años el intercambio comercial decayó visiblemente. El 30 de marzo de 2010 el presidente ruso, Dimitry Medvédev, firmó un decreto que intensifica las sanciones de la UNSC contra Corea del Norte. Rusia es parte del *Six Party Talks* y es uno de los Estados directamente interesados en la solución del problema en la península. La primera razón, es que Rusia es Estado frontera con Corea del Norte, y en caso de conflicto o crisis civil norcoreana, ocurrirían desplazamientos de población que causarían desastres humanitarios y le afectarían notablemente. La segunda razón, es que Rusia no quiere perder su influencia en la zona, apostando a una desnuclearización y la mantención del *status quo* en la península. Otro motivo puede ser que Rusia al igual que China se sienta incómoda con EE.UU. cercano a su frontera.

Podemos concluir entonces, que los intereses de Rusia por su proximidad con Corea del Norte, son similares a los de China. A pesar que existe afinidad con Corea del Norte, aplica medidas concretas por su compromiso con occidente en materia de defensa, en particular con la OTAN[47]. Es importante destacar que Rusia no influye mayormente con sus fuerzas navales del Pacífico en la crisis.

Los EE.UU. consideran Asia-Pacífico de vital importancia para sus intereses económicos[48]. Una guerra en esa zona podría envolver tres Estados con capacidad nuclear (China, Corea del Norte y EE.UU.) desencadenando consecuencias desastrosas. Corea del Sur y los EE.UU. mantienen estrechas relaciones económicas. Un ejemplo de eso es el acuerdo de libre comercio KORUS FTA[49], que representa el segundo acuerdo de libre comercio más amplio firmado por EE.UU. después del NAFTA[50]. Es digno de destacar que las tensiones entre las Coreas son enfrentadas a través de un sistema combinado (Corea del Sur y EE.UU.) de conducción de crisis, en que existen protocolos y políticas de coordinación, intercambio de inteligencia, sistema combinado de alerta y canales

45. VORONTSOV, 2007, p.15.
46. VORONSTOV, 2007, p. 3.
47. La OTAN y Rusia firmaron tratados de cooperación logística, tecnológica y de defensa el 4 de mayo de 2011. (NATO, 2011, p.1).
48. DONATELLO, 2011, p. 4.
49. US-South Korea Free Trade Agreement.
50. North America Free Trade Agreement.

de comunicación con Corea del Norte[51].

Según analistas especializados como Mark E. Manyin y Mary Beth Nikitin (2010), el pacto estratégico entre el presidente Obama y el presidente de Corea del Sur Lee Myung-bak consiste en rehusar establecer diálogos a través del *Six Party Talks* hasta que Corea del Norte evidencie avances consistentes en la desnuclearización.

Los EE.UU. reconocen que Corea del Sur es una de las mejores economías de la región y que las Coreas están destinadas a unificarse. De ese modo es probable que junto con Japón y Taiwán puedan contener a China, constituyéndose un equilibrio de poder en la región.

- *Conclusiones.*

En el presente trabajo observamos que los objetivos nacionales de las dos Coreas es la unificación de la península, identificando lo que parece ser origen principal de tensión y fuente de crisis en la región.

Analizamos que las fuerzas navales de los Estados participantes presentan diferentes características. La Marina norcoreana se encuentra menos capacitada para actuar a grandes distancias y posee una escasa capacidad de apoyo entre sus Escuadras. Sin embargo, presenta una amenaza costera real con sus submarinos y patrulleras. Por su parte, la Marina de Corea del Sur es más balanceada y moderna, permitiendo apoyo entre sus Escuadras. Los EE.UU. mantienen una fuerza de tarea en Japón que demostró ser suficientemente versátil para influenciar en la crisis de la península. China y Rusia, a pesar de poseer fuerzas navales considerables, parecen no poseer voluntad política para involucrarse.

Evaluamos la crisis de 2009 y 2010, iniciada con el problema del lanzamiento de misiles balísticos y la posterior detonación nuclear, concluyendo que parecen ser acciones de una maniobra planeada y ejecutada por Corea del Norte. Percibimos que en el conflicto se diferencian las fases de maniobra de crisis previstas en la teoría, iniciándose con un reto o desafío, seguido con la posterior sucesión de respuesta y reacción; finalizando con un acuerdo.

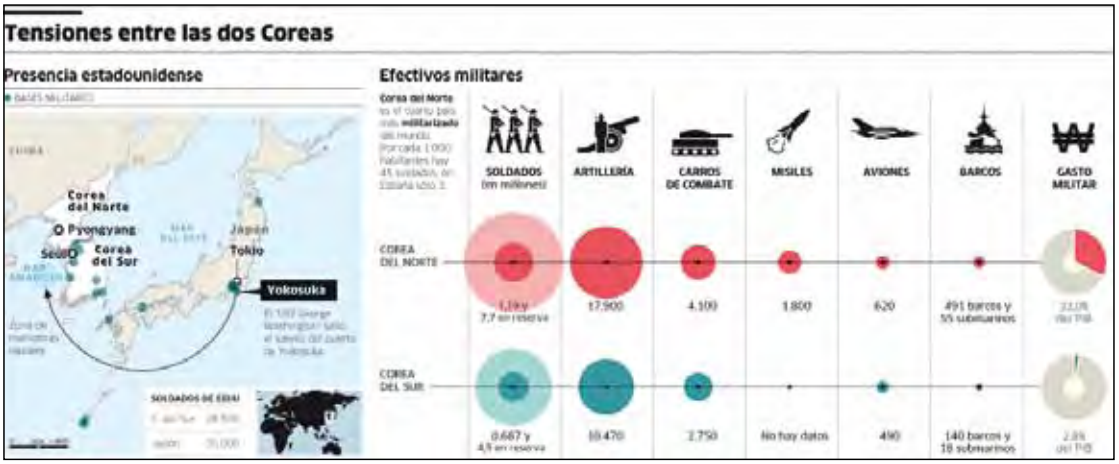
También analizamos e identificamos, todas las formas de empleo del poder naval en tiempo de paz, definidas por James Cable en su libro "Gunboat Diplomacy", que son: fuerza definitiva, fuerza impositiva, fuerza catalítica y fuerza expresiva.

Descompusimos la crisis del punto de vista de cuatro poderes: Poder del Gobierno, Poder Nuclear, Poder Convencional y Poder de las Potencias identificando los siguientes elementos moderadores:

- La carencia de alimentos que obliga al gobierno norcoreano a mantener negociaciones.
- La capacidad de Corea del Norte de mantener armamento nuclear creíble constituyendo una amenaza regional.
- Las manifestaciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, sus resoluciones y la capacidad real de poner en práctica las sanciones.
- La actitud de EE.UU., que apoyado por su Poder Naval repudian los actos de violencia en la zona.
- La actitud de China y Rusia que condena los actos norcoreanos.

Comprendimos que el hundimiento de la corbeta surcoreana *"Cheonan"*, junto con la muerte de más de cuarenta marineros, no traspasó el límite de agresividad crítica, demostrando

51. YOON, 2003, p.4.



Fuerzas Armadas en la Región.

la flexibilidad política facultada a los gobiernos en el caso de un incidente en el mar.

Finalmente podemos concluir que el Poder Naval continúa siendo un elemento de relevancia para la maniobra de crisis, su versatilidad permite servir para diversos propósitos lo que constituye un apoyo fundamental para llevar a cabo las acciones de los Estados en crisis.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. *ACCUSED of having sunk the Cheonan gunboat, Pyongyang threatens "total war". Asian News.It, Korea, 20 de mayo de 2010. Disponible en < http://www.ews.it/news-en/Accused-of-having-sunk-the-Cheonan-gunboat,-Pyongyang-threatens-total-war-18455.html*
2. *AGREEMENT and Agreed Documents Signed between DPRK, Chinese Governments. 4 de octubre de 2009. Disponible en < http://www.kcna.co.jp/item/2009/200910/news04/ 20091004-11ee. >.*
3. *ASSIAN Military Balance 2010. The Military Balance in Asia; 1990-2010. Disponible en < http://www.sibat.mod.gov.il/NR/rdonlyres/ 9BAE66A8-FC6A-4C80-B986-BE6FA0E81DFE /0/ CSISAsia Military Balance 201014Sep2010.pdf>*
4. *BAUFRE André. Deterrence and Strategy. New York; Washington: 1966.*
5. *BRASIL. Estado Mayor de la Armada. EMA-305: doctrina básica de marina. 13 de julio. Brasília, DF: 2004.*
6. *BRASIL. Estado Mayor de la Armada. EMA-321: manual de estrategia y maniobra de crisis internacionales. 28 de octubre. Brasília, DF: 2002.*
7. *BRODIE, Bernard. Escalation and nuclear option. New Jersey: Princeton University Press, 1966.*
8. *BRODIE Strategy in the Missiles Age. New Jersey: Princeton University Press, 1970.*
9. *CABLE. James. Gunboat Diplomacy 1919-1991: political application of limited naval force 2.ed. rev. Londres: 1994.*
10. *CHILE. Libro Blanco de Defensa de Chile 2010. Disponible en: <www.defensa.cl>*
11. *CHUNG Chong Wook.The Korean Crisis Going Beyond the Cheonan Incident. 1 de junio de 2010. Rajaratham Scholl of International Studies. Cingapura RSIS 58/2010: Disponible en < http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS0582010.pdf*

12. *CONVEMAR 1982 .Convención de las Naciones Unidas por el Derecho del Mar. Disponible en <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/ conve mar_es .pdf>*
13. *CSIS Center for Strategic International Studies. Office of the Korean Chair. 25 de mayo de 2010.*
14. *Disponible en <www.csis.org/program/korea-chair>*
15. *DONATELLO Osti, Crisis on the Peninsula: testing china's appetite for international negotiation. ISPI Instituto per GLI di Politica Internazionale. Disponible en <www.ispionline.it..*
16. *EMMA CHANLETT-Avery e Mi Ae Taylor. North Korea US Relations, Nuclear Diplomacy, and Internal Situation. 26 de mayo de 2010. Congressional Reserch Service 7-5700. Disponible en <www.crs.gov>*
17. *JAPÃO. White Paper defense 2010. Disponible en <http://www.mod. go.jp/e/publ/w_paper /2010.html >*
18. *KOREAN Central News Agency. Portavoz del CDN denuncia a banda de traidores títeres de Corea del Sur. 20 de mayo de 2010. Disponible en < www.kcna.co.jp >*
19. *MARK E. Manyin e Mary Beth Nikitin. Foreing Assistance to North Korea. 12 de marzo de 2010. Congressional Reserch Service 7-5700 R40095. Disponible en <http:// www.crs.gov>*
20. *Q+A: MYANMAR and North Korea nuclear ties: smoke or fire? 11 de agosto de 2009- Disponible en < http://www.reuters.com/article/2009/08/11/us-myanmar-nuclear-northkorea-sb-idUSTRE57A2J920090811>.*
21. *NATO North Atlantic Treaty Organization. NATO-Russia Council launches new Consolidated Glossary of Cooperation. 4 de mayo de 2011. Disponible en <http://www.nato.int/cps/en/SID-87C6460E-2FC65172/natolive/news_73197.htm>*
22. *RAPID Food Security Assesment Mission to The Democratic People´s Republic Of Korea. 24 de marzo de 2011. World Food Programm. Disponible en < http://ko.wfp.org/sites/ default/files/english_rfsa.pdf>.*
23. *SHENG Dingli. China Security. North Korea´s Strategic Significance to China. Autumn 2006 pp19-34. World Security Institute. Disponible en < http://www.wsichina.org/cs4_2.pdf>*
24. *SOLÍS Oyarzún Eri, Contraalmirante, Manual de Estrategia Tomo III. Chile: Academia de Guerra Naval de Chile, Valparaíso, edición, 1993.*
25. *SOUTH KOREA Constitution 1948. Disponible en: < http://www.servat.unibe.ch/ icl/ks 0000 0 _.html>*
26. *TILL. Geoffrey. Sea Power: a guide for the twenty-first century. Portland, London OR, 2004.*
27. *UNITED NATION Security Council PRST 2009/7 Consejo de Segurança Nações Unidas Discurso Presidente /PRST/ 2009/ 13 de abril de 2009: Disponible en <http://www.un.org/Spanish docs/sc/>*
28. *UNITED NATION Security Council. Resolução 1718 (2006). Condena provas nucleares e de mísseis balísticos do DPKA. 14 de octubre de 2006: Disponible en <http://www.un.org/spanish/docs/sc09/ scrl09.htm>.*
29. *UNITED NATION Security Council. Resolução 1874 (2009). Não proliferação das armas nucleares. Disponible en <http://www.un.org/spanish/docs/sc09/ scrl09.htm*
30. *VORONTSOV, Alexander. Current Russia-North Korea Relations: challenges and achievement. The Brookings Institution. Center for Northeast Asia Policy Studies. Fev. 2007 Disponible en < http://www.brookings.edu/fp/cnaps/papers/vorontsov2007.pdf >*
31. *WORSNIP, Patrick. U.N. council condemns N.Korea missile launch. 6 de julio de 2009. Disponible en <http://www.reuters.com/article/2009/07/07/us-korea-north-idUSTRE5630 2A20090707>*
32. *YI JING / I CHING. The book of Change. In: The New Catholic Encyclopedia, 2nd. Ed. (2003) Vol. 3, pp. 507-512.*
33. *YOON. Taeyoung. Between Peace and War: South Korea's crisis management. East Asian Review 2003. The institute for East Asia studies, v. 15, n.3, autumn 2003, pp 3-22.*

TRANSPORTE MARÍTIMO MILITAR Y DE MANTENIMIENTO EN CASO DE CONFLICTO

*Eduardo Barrios Mason**

Muchos países dependen del transporte marítimo para abastecer a su población y para sostener el esfuerzo bélico en caso de conflicto, sin embargo, no cuentan con suficientes naves de transporte para hacerlo. El escrito tiene por finalidad el determinar los problemas y la manera de definir las soluciones, en base a las experiencias recientes y encontrar algunas de sus implicancias en la concepción de las operaciones en una potencia mediana; identificando además, el marco legal que regula la participación de buques mercantes, como parte de la solución. También se plantea un ordenamiento en todos los conceptos relacionados, identificándolos como los "componentes del transporte", que permitan definir una solución y la manera de cómo definir los efectos en las operaciones.

- *Introducción.*

A lo largo de la historia, muchos son los ejemplos donde los conflictos han requerido del transporte marítimo, para desplazar las Fuerzas Militares en el territorio propio o a los escenarios donde se realizan las operaciones. Luego, se debe mantener el esfuerzo logístico que permita continuar operando en el Teatro y sin olvidar la necesidad de mantener el tráfico marítimo existente previo al conflicto que suministre a esa región o a la propia nación, las necesidades de recursos, materias primas y bienes que permiten abastecer a la población, mantener el comercio y su economía. Los mejores ejemplos de transporte militar y mantenimiento, no sólo se encuentran en las pasadas guerras mundiales; sino también en conflictos, como el Conflicto del Atlántico Sur y las dos Guerras del Golfo Pérsico. El transporte marítimo para el traslado de las fuerzas y su mantenimiento en los casos anteriores son parte de la realidad que deben enfrentar hoy en día países que no cuentan con los suficientes buques de transporte en su Armada o Marina Mercante para desarrollar y mantener el esfuerzo bélico, en caso de conflicto.

Esta situación ha generado que países con un destacado potencial bélico se enfrenten a una limitación operativa por el desafío logístico de transportar y sostener sus Fuerzas Militares, optando por desarrollar otras soluciones alternativas diferentes a las de adquirir más buques de transporte o desarrollar una Marina Mercante poderosa; o bien, podría suponer un cambio en la concepción y ejecución de las operaciones conjuntas o navales, situación de análisis en este artículo.

Se entiende por *transporte marítimo militar* aquel destinado a transportar fuerzas que van en directo apoyo a las operaciones militares realizadas en los diversos teatros, al transporte marítimo de mantenimiento como el "cabotaje

* Capitán de Fragata. ING.NV.MC. Oficial de Estado Mayor.

indispensable en apoyo directo a las tropas y la población en los teatros de operaciones"[1], y al transporte marítimo de sostenimiento, similar al de mantenimiento, pero con un alcance mayor, ya que "considera la provisión de la logística, del personal y de todos los apoyos necesarios para mantener el ritmo de la operación hasta alcanzar los objetivos definidos. Incluye la capacidad de contribuir a la población civil afectada por las operaciones y el flujo global de transporte"[2].

Con la evolución de los conflictos, fuerzas armadas y avance tecnológico de los medios, se ratifica aún más la necesitad de existencia del transporte marítimo militar y de mantenimiento ("TMMyM") en los conflictos.

Los conflictos del Atlántico Sur y las dos guerras del Golfo Pérsico, dadas sus características, son ejemplos para analizar la manera cómo el Reino Unido (RU), una potencia naval mediana[3] y Estados Unidos (EE.UU.), desarrollaron el TMMyM en la búsqueda de identificar, determinar y proponer alternativas de solución en el caso de una potencia naval mediana.

Para un país catalogado como potencia mediana, toma una importancia vital determinar cómo enfrentar este dilema, que podría generar algún cambio en el aspecto de la concepción y ejecución de las operaciones conjuntas o navales.

Las tecnologías han avanzado vertiginosamente, pero el factor geográfico no pierde relevancia para la estrategia marítima, sumado a la vigencia de los tres factores limitadores de la permanencia de una fuerza en el mar u operando en territorios de ultramar: el abastecimiento, mantenimiento y personal[4].

- ***Conflicto del Atlántico Sur.***

Desde fines de la década de 1960, RU comenzó a revisar su política de defensa, convenciéndose que su intervención en un conflicto sólo sería como miembro de la OTAN[5], por lo que aumentó su capacidad con submarinos nucleares, pero disminuyó sus capacidades con unidades de superficie, de apoyo y su flota auxiliar.

Tras la invasión al archipiélago, el gobierno británico no estaba preparado para una hipótesis bélica en el Atlántico Sur; por lo tanto, debieron improvisar soluciones para reunir los medios y suplir las falencias en brevísimo tiempo[6]. Movilizó a su Armada y en menor medida a la Royal Air Force y ejército, activando a su marina mercante para contribuir al desarrollo del conflicto. Distante a 8.000 millas del RU, las Malvinas representaron un desafío para el TMMyM, contando sólo con la isla Ascensión como la base más cercana. Cuando el gobierno británico decidió oponerse firmemente a la invasión, inició la operación "Corporate", que activaba a todas las fuerzas participantes. El esfuerzo logístico no fue menor, con la movilización de más de 30.000 hombres, principalmente de la RN, Royal Marines, Royal Fleet Auxiliary, marina mercante, escuadrones de aviones y helicópteros de la RAF, más 5 batallones del ejército. La cantidad de buques mercantes movilizados fue de 48, sumados a los 53 de la RN y Royal Fleet Auxiliary, lo que demuestra el enorme despliegue, en una operación convencional expedicionaria[7] de conducción de las fuerzas. (Fig. 1).

Las principales tareas de estos buques de transporte fue de tanqueros de flota y apoyo, buques hospital, dragaminas,

1. VALDERRAMA F, Carlos, Capitán de Navío. El Nivel Operacional en la guerra naval. En su: "*Las Fuerzas Navales en el Nivel Operacional*". Valparaíso, ACANAV, 2011, pág. 33.
2. Ibid, pág. 44.
3. HILL, J. Richard, "*Estrategia marítima para potencias medianas*",1990, pág.
4. Ibid.
5. Organización del Atlántico Norte.
6. AGUIRRE Vio, Carlos. En su: "Historia Naval Mundial Tomo III". Valparaíso, Universidad Marítima, 1997, pág. 1070.
7. HILL, J.R. En su: "*Poder Marítimo" (Sea Power)*. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales 2007, pág. 299.

Figura 1. "Canberra" utilizado como transporte de tropas y MV "Atlantic Conveyor" modificado, poco antes de ser alcanzado por un misil argentino.

transporte de aviones y helicópteros, buques de asalto, transporte de tropas, remolcadores y transporte de munición y pertrechos. En el caso de utilización de los buques mercantes, se realizaron adaptaciones tanto en los astilleros de Devenport y Portsmouth para equiparlo con montajes de ametralladoras antiaéreas, acomodaciones extras, equipos de telecomunicaciones y purificadores de agua.

Con la carencia de Unidades para transporte, la RN por decreto real fue autorizada para requisar buques, con la modalidad que el dueño de la nave recibiría una compensación por el tiempo que durara el servicio y una indemnización en caso de pérdida o averías.

La movilización preferentemente utilizó las naves disponibles y que no afectaban al tráfico comercial, los buques que fueron arrendados se destinaron a tareas de bajo riesgo, mientras que los requisados operaron en tareas más riesgosas y en las cercanías de las islas.

- *Conflictos del Golfo Pérsico.*

Siendo una realidad distinta debido a la diferencia en sus armadas y marina mercante, EE.UU. también sufrió una disminución en su flota mercante para la década del 1970-80. Así también, la "containerización"[8] de los buques significó menos alternativas para cargar tanques, helicópteros y camiones que requieren de buques de carga general con mayores espacios. Sin embargo, esta situación se revirtió tras años de estudio, desarrollo y creación del "Military Sealift Command" (MSC)[9], permitiendo solucionar el transporte marítimo militar con una visión estratégica y de igual importancia como las otras misiones de la Armada Norteamericana. Como potencia superó la deficiencia por medio de grandes inversiones previo a los conflictos; sin embargo, aun así tuvo que recurrir al arriendo de buques. El MSC activó sus planes de movilización y operación de los siguientes programas que tenía EE.UU. pre-planificados:

- Afloat Prepositioned Ships (APS): buques que transportaban munición, provisiones y combustible para el ejército y fuerza aérea, y que navegan continuamente en el océano Índico, con base en la isla de Diego García[10].
- Maritime Prepositioning Ships (MPS): buques que transportan el equipamiento y suministros para tres brigadas de infantería de marina para 30 días; también navegando la mayor parte del tiempo para cubrir el océano Pacífico, Índico y Atlántico.
- Fast Sealift Ships (FSS): buques ro-ro[11] de alta velocidad, diseñados para el transporte de una división blindada completa y con un prealistamiento de 96 horas para zarpar.

8. Entendiéndose como la adaptación de las naves a esta nueva forma de llevar la carga dentro de containers. Vocablo no se encuentra en el diccionario de la RAE.
9. Comando de Transporte Marítimo Militar.
10. Esta isla se encuentra a 864 millas al sureste de India. Siendo colonia británica, es arrendada a EE.UU. para mantener una base aérea y naval.
11. Ro-ro: Del término inglés Roll On-Roll Off, con el cual se denomina a todo tipo de buque, o barco, que transporta cargamento rodado, tanto automóviles como camiones.

- Ready Reserve Force (RRF): buques fondeados sin tripulaciones en diferentes puertos de EE.UU. y con capacidad de reactivarse en 4, 5, 10 o 20 días, según el tipo de buque. Se compone principalmente de buques ro-ro, LASH[12] y tanqueros menores. Cuando son reactivados, las tripulaciones provienen de la marina mercante.

Complementando además, el MSC tenía la posibilidad de arrendar buques extranjeros o requisar buques de bandera estadounidense. El esfuerzo logístico significó que alrededor de 100 buques mercantes participaran en la operación Tormenta del Desierto al final de la primera guerra, el MSC había transportado 3.1 millones de toneladas de carga seca (el 95% del total) y 7 millones de toneladas de combustible (99% del total). (Tabla 1).

Programa	% de carga seca movilizada	Toneladas
Afloat Prepositioning Ship	3.7	116.077
Maritime Preposition Ship	5.2	164.328
Ready Reserve Force	10.2	321.940
Fast Sealift Ship	21.2	669.299
Arrendados de bandera USA	15.2	480.196
Arrendados extranjeros	22.5	713.273
TOTAL	**100**	**3.155.383**

Tabla 1. Porcentaje de carga transportada por los programas movilizados del MSC.

En el año 2003, tan solo en el inicio del conflicto, 40 buques de RRF fueron activados para dar apoyo logístico a la Operación en Irak. Los buques mercantes y buques auxiliares realizaron en forma oportuna y sin retrasos la concentración, despliegue, refuerzo y redespliegue de los ejércitos. La carga se movilizó por mar; mientras que en general, el medio aéreo se utilizó para transportar personal. (Fig. 2).

Los problemas que presentan los países para usar las marinas mercantes que satisfagan los requerimientos de transporte se identifican en el gráfico 1.

Gráfico 1. Dificultades en usar buques mercantes y sus consecuencias.

Figura 2. SS "Wright" (23.000 ton), buque de apoyo logístico y el MV "Virginian" (31.000 ton), buque contenedor y ro-ro del Fast Sealift Ships (FSS).

- *Ordenamiento legal para la participación de las marinas mercantes en los conflictos.*

Las normas legales respecto al uso de la fuerza en los conflictos armados comienzan a generarse a mediados del siglo XIX y se describen en el gráfico 2. Éstas evolucionaron hasta la Convención de Ginebra en 1949 y con la CONVEMAR, donde consolidan de mejor manera los aspectos sobre el derecho internacional a los conflictos armados en el mar, defi-

12. LASH: Lighter Aboard Ship: buques con grandes capacidades de transportar carga como buques, barcazas o plataformas, dentro de éstos.

niendo mediante qué status se realiza la participación de los buques mercantes.

Gráfico 2. Evolución jurídica en la regulación de uso de buques mercantes en los conflictos.

El aporte de la marina mercante puede ser operativo o logístico y los logísticos pueden realizar tareas como buque auxiliar o bien como un buque mercante más al servicio de la Armada.

El buque de guerra[13] queda definido en el artículo 29 de la CONVEMAR, mientras que el Manual de San Remo[14] define a un buque auxiliar, como aquel que no siendo de guerra, pertenece a las fuerzas armadas de un Estado o está bajo su control exclusivo y es utilizado durante un período determinado, para servicios del gobierno, no comerciales. (Gráfico 3).

Gráfico 3. Clasificación buques mercantes según su utilización.

- *Propiedad y Control de los buques mercantes utilizados en un conflicto.*

Cuando un país en conflicto requiere la participación de buques mercantes en sus operaciones, específicamente como transporte marítimo militar o de mantenimiento tiene tres opciones de materializarlo:

- Buques de propiedad del Estado.
- Buques requisados.
- Buques arrendados.

Los primeros serían de navieras estatales, flotas de reserva marítima o flotas de buques auxiliares. Es difícil hoy en día encontrar países con navieras estatales, salvo los ejemplos del pasado como la ex Unión Soviética[15], o la misma Argentina para el conflicto anteriormente señalado, donde los buques mercantes transportaron pertrechos y combustible a las Islas Malvinas.

Las flotas auxiliares son más comunes y destacan la Royal Fleet Auxiliary y la Naval Fleet Auxiliary Force (EE.UU.). Son tripuladas por oficiales y marineros civiles, y una pequeña dotación naval principalmente para el manejo de los sistemas de comunicaciones. De esta manera operan bajo un mando naval, pero el derecho internacional los cataloga como buques auxiliares del gobierno y para servicio no comercial.

En algunos casos existe la modalidad, que el estado construya buques, entregando su manejo y mantención a navieras privadas, pero manteniendo la propiedad de éstos. Los ingleses ponen en arriendo a casco desnudo[16] los buques, pero con una cláusula, que en caso de conflicto pasan a disposición del Estado.

13. Buque perteneciente a las fuerzas armadas que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado, con dotación sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares.
14. Párrafo 13, letra h), Manual de San Remo.
15. La URSS desarrolló una de las más grandes marinas mercantes del mundo durante la guerra fría (MORFLOT).
16. Arriendo a casco desnudo: Es el contrato de arrendamiento de un buque, por un tiempo determinado, en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y el control pleno del buque, incluido el derecho de contratar al capitán y la tripulación por el periodo de arrendamiento. Código de Comercio de Chile, Título V.

Los buques requisados, sería la forma más común para obtener naves en caso de conflicto, donde las leyes regulan el negocio naviero de los países, consideran la posibilidad que los buques registrados bajo bandera nacional puedan ser requisados. Esto tiene dos problemas: para requisar naves, el conflicto bélico debe ser declarado[17] y que existan buques registrados con la bandera de este Estado. Las banderas de conveniencia son muy usadas hoy en día y algunos países poseen poco o muy limitadas capacidades con bandera nacional. Para incentivar a las navieras que vuelvan a sus banderas del país, algunos Estados han fomentado privilegios, como el Maritime Security Program (MSP) de EE.UU. que en marzo de 2011[18] contaba con la participación de 60 buques de diversos tipos y navieras, subvencionados para mantener la bandera de EE.UU.

Otra iniciativa de EE.UU. es el Voluntary Intermodal Sealift Agreement (VISA), que tiene el propósito de hacer aprovechable la infraestructura de transporte intermodal, capacidad de carga marítima y soporte de las navieras. No existe subvención directa, pero se aseguran contratos de transporte para el departamento de defensa.

Una tercera iniciativa es mejorar o flexibilizar las regulaciones para registrar buques con la bandera propia del país.

Los buques arrendados. Cuando una potencia mediana carece de una cantidad adecuada de buques de propiedad estatal, los buques requisados son escasos o la magnitud del conflicto los hace insuficientes para las operaciones de transporte, se puede recurrir al arrendamiento. Los contratos para éstos pueden ser de diferentes formas, dependiendo de la "función que cumpla el buque", "el tiempo" o "viajes". Sin embargo, los costos en general son superiores a los cobrados en tiempos de paz por los riesgos de las compañías aseguradoras. El RU para la primera guerra del Golfo, pagó un sobreprecio de 250%, los que en su mayoría fueron arrendamiento "por tiempo". EE.UU. por su parte abarató los arriendos, llevando los buques hasta antes de llegar a la zona de conflicto o de peligro, mediante la modalidad por viaje desde las bases en Norteamérica hasta las bases cercanas.

Se entiende por "Contratos de Utilización" de buques a aquellos que tienen como finalidad la explotación comercial de un buque destinado a la navegación. En la medida que el buque es utilizado como medio de transporte de mercancías reconoce, principalmente, dos clases de contratos: el contrato de fletamento y el contrato de transporte marítimo de mercancías. (Gráfico 4).

Gráfico 4. Tipos de arrendamientos de naves de acuerdo al Código de Comercio de Chile.

El contrato de transporte marítimo de mercancías, a diferencia de los de fletamento que son acordados entre dos partes, incorpora cláusulas generales y se trata de un contrato que se paga por la carga transportada en el tráfico marítimo de servicio regular y por itinerarios fijos de las diferentes empresas navieras. En un primer análisis pareciera no ser lo adecuado para el transporte marítimo militar y de mantenimiento.

17. Debe haber una declaración de Guerra de la Nación y para Chile de acuerdo a la Ley de Movilización 18.953.
18. De acuerdo a información en su página Web, consultada el 5 de agosto de 2011.

- *Alternativas y soluciones al transporte.*

Una de las dificultades actuales para poder utilizar las flotas mercantes, es la evolución que han tenido los buques para transportar distintas cargas, reduciendo la disponibilidad de transportar la carga específica en una operación militar. Los buques considerados en el TMMyM varían de acuerdo a la realidad nacional, teatro de operaciones, tipo de potencia mediana y una serie de factores en las fases de una Planificación Logística[19]. Aun así, es difícil estructurar una lista inflexible que pueda contener los buques que se necesitan para efectuar el transporte.

La tabla 2, indica los ejemplos clásicos de buques:

Tipo de buque	Utilización más común
Buques de pasajeros.	Transporte de personal.
Buques de carga seca	Transporte de pertechos voluminosos
Buques ro-ro.	Transporte de pertrechos automovilizados.
Buques remolcadores.	Transporte de combustible, material, salvataje
Buques petroleros.	Transporte de hidrocarburos.
Buques pesqueros.	Protección a convoyes y transporte de carga general.
Buques transbordadores.	Transporte de personal.
Buques barcazas.	Transporte de personal.

Tabla 2. Buques mayormente utilizados en el transporte marítimo militar y de mantenimiento.

Entre los barcos mercantes más utilizados de la lista anterior se destacan: buques de carga seca, buques de carga líquida o tanqueros y buques de pasajeros. En general, para las operaciones de transporte los primeros transportan el equipamiento y los suministros necesarios para la conducción y mantenimiento de las operaciones. Los segundos, el combustible y líquidos necesarios y finalmente los buques de pasajeros, para el transporte de tropas, evacuación de civiles y atención a heridos. Para esto último, se deben transformar en buque hospital.

Las ventajas y desventajas de los buques de carga seca:

- **Buques de carga general.**
  Cuya ventaja es poder transportar múltiples tipos de carga, con espacios libres en sus bodegas y poder utilizarse en puertos que no posean la infraestructura adecuada para el manejo de la carga. Su desventaja es la demora de la maniobra, palletizar[20] la carga y la necesidad de contar con un gran número de personal en la maniobra. Los factores a considerar para su empleo militar será el volumen, peso de la carga capaz de transportar y método para carga/descarga.

- **Buques Roll on/ Roll off (ro-ro).**
  Su ventaja es la rapidez de carga, descarga y posibilidad de aceptar volúmenes que sean de dimensiones mayores a la de un contenedor. Su desventaja, es que no existen muchos buques de este tipo para una potencia mediana. El factor a considerar será el peso de las carga a transportar, debido a las limitaciones de resistencias en sus cubiertas.

- **Buques Portacontenedores.**
  Como factor a considerar es su gran capacidad de carga, suministros, municiones, grado de seguridad de ésta al estar estandarizada y rapidez en su maniobra de descarga y carga, siempre y cuando el puerto tenga las instalaciones adecuadas para ello.

- Otros buques de carga seca son los buques portabarcazas: buques LASH (lighter aboard ship) y buques de carga pesada. Ambos permiten transportar barcazas desde mediano desplazamiento hasta buques de guerra, pero escapa un poco del alcance que podría tener una potencia mediana, tanto por

19. FONTENA F, Hugo, Capitán de Fragata (R). "Planificación Logística en un Proceso de Planificación Operacional", Cátedra Planificación Operacional, ACANAV, 2011.
20. Palletizar, se entiendo por la acción de colocar la carga dispersa en pallets, una estructura o base de madera u otro material que permite un mejor manejo por parte de las grúas de levante y grúas horquillas. El vocablo no está definido en el Diccionario de la RAE.

su costo y por la escasez. Otro tipo de buque menos factible de ser utilizado son los buques de carga a granel, muy comunes para el caso de Chile, pero de difícil aplicación militar.

Entre los "*buques de carga líquida*", de importancia para el TMMyM, están aquellos que pueden transportar productos refinados como petróleo diesel y combustible de aviación, donde el factor a considerar para el uso militar será sus capacidades de transferencia de estos hidrocarburos.

Los buques de pasajeros, para el transporte de tropas en grandes volúmenes y a zonas distantes, aventajan al medio aéreo que es muy rápido pero limitado en las cantidades de tropas a transportar. Si ese buque además tiene capacidad para transportar material militar, puede constituirse en un potencial buque de asalto anfibio o buque de proyección estratégica. Como factores a considerar para su empleo militar será la capacidad de pasajeros, autonomía necesaria para el tipo de transporte específico que se requiera.

- *Identificación de las necesidades y requerimientos de transporte.*

Para la identificación, determinación de las necesidades de este transporte y posteriores requerimientos, resulta propicio llevar una metodología ordenada que permita seguir una secuencia lógica, evitando omitir alguna consideración de importancia y posibilitar una retrospectiva. (Gráfico 5).

Basándose en la estructura conceptual del EFL Transporte[21], pero sin entrar a detallar la planificación del transporte marítimo militar de una determinada operación[22], realizar un análisis e identificación de estos Componentes del

Gráfico 5. Conceptualización para identificar los 10 componentes del transporte.

Transporte[23] permite identificar las necesidades y requerimiento, donde considere todos los conceptos indicados en la tabla 3, a la cual se le han complementado algunas de las variables usadas por la RN[24].

Al igual que en una Planificación Operacional[25], éstos permitirán concebir la maniobra o solución frente a la contrastación de las alternativas de solución y concepción de las operaciones, lo que ha sido simplificado en el gráfico 6.

Gráfico 6. Conceptualización de la determinación de la solución al transporte.

21. Cartilla de Logística ACANAV, Capítulo X, pág. X3.
22. Ibíd. En el capítulo XIX, se describe en detalle la planificación a considerar en el transporte marítimo militar.
23. Denominación dada por el autor.
24. Indicados en la Tabla 1.1.
25. En la Planificación Operacional, que genera a partir del CONOPS el Plan y de este último se derivan los Planes Logísticos.

	COMPONENTES DEL TRANSPORTE	Concepto	Descripción	Descripción de la necesidad	Requerimiento identificado.
Estructura conceptual del EFL Transporte	**1. Factores**	Tipo de Transporte	Militar o de Mantenimiento	•	•
		Cargamento	Los medios humanos o materiales que deben ser transportados.	•	•
		Terminales	Desde qué punto a punto debe realizarse el transporte	•	•
		Plazo	Tiempo disponible para realizarlo.	•	•
		Circunstancias o condiciones	En qué condiciones se realizará, Concepto de las operaciones. (Operación anfibia, Proyección, Mantenimiento)	•	•
	2. Elementos	Medio	Tipo de transporte.	•	•
	3. Fases	Carga	Forma de colocar los medios a transportar sobre las plataformas que harán el transporte	•	•
		Movimiento	Desplazamiento o navegación de los buques. Rutas, velocidades.	•	•
		Descarga	Forma de descargas los medios transportados	•	•
Alternativas	**4. Buques para transporte**	Buques propios	Definición de utilización y	•	•
		Buques requisados	Formas de requisar, modo de operarlos.	•	•
		Buques arrendados	Tipo de arriendos, modos de operarlos.	•	•
	5. Otros medios	Vía aérea, terrestre.	Analizar si existen otros medios para utilizarse.	•	•
	6. Nómina de buques existentes o disponibles	Disponibilidad de buques.	Ubicación y plazos	•	•
	7. Definir su uso, buque militar, de apoyo o mercante.	Modificaciones necesarias a realizar.	De acuerdo a su utilización y capacidad de realizarla	•	•
	8. Ejecución de la solución	Recursos humanos y monetarios necesarios		•	•
	9. Operaciones	Protección, capacidad de autodefensa, movilidad, mando y control	Definir cómo se desarrollarán las Operaciones, cómo será la protección, con qué medios , fuerzas o equipamiento abordo.	•	•
Consideraciones	**10. Efectos**	CC.MM. Comerciales Operaciones	Efectos sobre el comercio marítimo, CC.MM. y operaciones.	•	•

Tabla 3. Componentes del Transporte Marítimo Militar y de Mantenimiento a considerar en la determinación de los requerimientos del transporte marítimo militar y de mantenimiento.

- *Identificación y evaluación de alternativas de solución.*

La identificación de las soluciones para realizar este transporte, se derivan de los Componentes del Transporte. En su evaluación se puede considerar alguno de los aspectos indicados en la tabla 4:

Recursos	Reglamentos	Modificaciones	Disponibilidad	Plazos
•Humanos que permitan materializar su concepción. •Financieros que permitan su ejecución. •Seguros a considerar.	•Reglamentación vigente. •Contratos. •Pre contratos. •Pre movilización.	•Definida su utilización: •Modificación necesaria. •Equipamiento requerido.	•Disponibilidad. •Existencia en los mercados nacional o internacional. •Anticipación.	•Determinación de plazos: •Obtener •Modificar. •Adaptar. •Equipar •Trasladar. •Entrenar.

Tabla 4. Algunos elementos para evaluar las alternativas de solución al transporte.

Entre algunas medidas que contribuyen a mejorar la situación desfavorable en que se pudiera encontrar la potencia mediana (gráfico 7), se pueden identificar:

Gráfico 7. Efectos en los resultados operacionales al problema del transporte.

- Debido a la reducida cantidad de buques que puede tener en su marina mercante, previa a la declaración de Estado de Asamblea (para Chile) o de Conflicto, se deberían flexibilizar las normas para ejecutar una planificación adelantada.
- Arrendar naves de acuerdo a las necesidades nacionales y de la Armada siendo fundamental tener los contactos previos, de manera de hacer un proceso más expedito y eficiente.
- Aumentar la cantidad de buques con bandera nacional de la potencia naval mediana, favoreciendo medidas de incentivo, como por ejemplo, generando programas de subvención para que los buques adopten esa bandera, favoreciendo los servicios de cabotaje que le permitirían a esa potencia mantener sus naves próximas para su uso.
- Estudiar la manera de incorporar una mayor cantidad de tripulaciones nacionales en los buques, para generar una masa crítica que pueda suplir las carencias de dotaciones de las naves.
- Maximizar las buenas relaciones con la marina mercante del país, de manera que exista voluntad y causa común ante un conflicto que esa potencia mediana enfrente.
- Crear organizaciones que permitan dentro de los marcos legales de cada país desarrollar el transporte, como tiene RU o EE.UU. (pero en una escala menor acorde a una potencia mediana), que les permita combinar la existencia de una flota nacional mercante adecuada que pueda ser utilizada en tiempos de crisis.
- Estudiar las rutas de las compañías navieras, para elaborar contratos por viaje, por tiempo o transporte de mercancías, con la opción de acercamiento de la logística, pero sin llegar a los teatros de operaciones, para evitar sobrecostos

en seguros, tal como hace EE.UU. hacia el Golfo.

- *Concepción y ejecución de las Operaciones navales y conjuntas.*

Las operaciones navales requieren no sólo la participación de unidades de combate, sino también la participación de otros tipos de buques especializados para el transporte, para el apoyo logístico, el rescate y salvataje, sin olvidar el uso de aeronaves que puede ser una acción complementaria al transporte. La combinación de aviones de exploración aeromarítima del área por donde se efectuará el tránsito del transporte, puede ser parte de la concepción de las operaciones de protección.

El TMMyM es complejo y lograr el éxito de una operación dependerá con frecuencia de hacerlo correctamente, identificando que el adversario tratará de perturbar cada etapa de éste. Por ello, una tarea de protección es crucial e intrínseca a la tarea de transporte[26]. No contar con esta capacidad sin duda trunca cualquier intención de proyección del poder militar.

Dentro de las consideraciones en la planificación deben existir planes prefijados o bien, un proceso de planificación, con la determinación de necesidades definidas. Dado que es un proceso iterativo permanente, debe mantenerse en revisión cada cierto tiempo.

No es descartable que el conductor político quiera usar este transporte en una maniobra de crisis, moviendo fuerzas o desarrollando acciones, gracias a la flexibilidad orgánica, operacional, simbolismo, gradualidad y búsqueda de un efecto disuasivo al adversario.

A su vez, las líneas de comunicaciones marítimas, como medio de bienestar y progreso en tiempo de paz y guerra pueden constituir para esta potencia mediana, una necesidad imperiosa para su supervivencia, en especial si su condición geográfica esencial es marítima o insular[27]. No considerar el análisis y estudio de cómo realizarlas o lisa y llanamente no considerarlas, será un error estratégico para esa nación.

Entre los efectos que se pueden identificar por una reducida o nula capacidad de transporte para la concepción y ejecución de las operaciones, se destacan:

- Limita la concepción y desarrollo del Conflicto, afectando incluso la determinación de los objetivos en los diferentes niveles. Se debe analizar la geografía del país, lugar del conflicto entre otros aspectos, para determinar el grado de influencia de las CCMM en caso de conflicto.
- Restringe la cantidad de Fuerzas a enviar.
- Restringe el tiempo o extensión de las Operaciones e incluso la conducción en todos los niveles.
- Restringe los Objetivos, pues el factor geográfico como la distancia afectará a todo el aparato logístico.
- En lo conjunto, obliga a reubicar las fuerzas terrestres anticipadamente, en el caso que la zona de conflicto permita llegar por vía terrestre. En caso que sea por vía marítima, se vería imposibilitada.
- Afecta la Economía de ese país. El hecho de arrendar buques o requisarlos, puede afectar en el transporte marítimo. La manera de absorberlo con otras naves de navieras nacionales o extranjeras es parte de la planificación.
- Afecta los Elementos Funcionales Logísticos (EFL), de donde se desprenden los factores de planificación en utilización, grado de actividad y consumos de las fuerzas, tanto para el transporte como para el mantenimiento de la campaña.

Para dar respuesta a los efectos que puede tener esta carencia de transporte en la concepción y ejecución de las operaciones conjuntas y navales, no existe

26. HILL, J.R. En su: "*Poder Marítimo*". Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales 2007, pág. 319.
27. JUSTINIANO A, Horacio, Vicealmirante. En su: "*Estrategia naval conceptos estratégicos fundamentales*", Valparaíso, ACANAV 2004, pág. 51.

una respuesta única. Basándose en los Componentes del Transporte a nivel de planificación y concepción de la maniobra se podrá definir y concebir las operaciones y determinar los siguientes resultados[28] de la tabla 5:

	Requerimientos	RESULTADOS OPERACIONALES	Alternativas
CONCEPCIÓN – Planificación Operacional	·1.- Factores: ·Tipo transporte. ·Cargamento. ·Terminales. ·Plazo. ·Circunstancias.	Acciones a emprender. Efectos en su realización.	·4.- Buques para TMMyM. ·5.- Otros medios. ·6.- Existencia. ·8.- Ejecución de solución
CONCEPCIÓN – Concepción de la maniobra	·2.- Elemento. ·3.- Fases: ·Carga. ·Movimiento. ·Descarga.	Exigencias logísticas.	·7.- Definir utilización. ·9.- Operaciones. ·10.- Efectos.

Tabla 5. Medidas para minimizar los problemas al transporte.

- *Conclusiones.*

- La forma de enfrentar el transporte marítimo militar y de mantenimiento en los conflictos del Atlántico Sur y Guerras del Golfo, demostró las diversas alternativas que existen y métodos para enfrentar las demandas de transporte. Los ejemplos clarificaron que en conflictos de ultramar, es vital el transporte por vía marítima al teatro de operaciones. Cada conflicto estudiado, independiente de cómo obtuvo los medios, los utilizó de distinta manera.
- Las potencias navales medianas, carentes de grandes flotas, deben analizar la fisonomía de sus comunicaciones marítimas, para determinar el grado de dependencia y asegurar su subsistencia en un conflicto. De lo anterior, cada potencia mediana podrá determinar el mejor uso de las comunicaciones marítimas para el desarrollo del conflicto y asegurar el abastecimiento y normal desarrollo de la actividad comercial de la nación.
- Existen diferentes regulaciones y formas de obtener naves para ser utilizadas en el transporte marítimo militar. Existen diferentes status, formas y condiciones en que las naves mercantes pueden participar en un conflicto. Es importante contar con las regulaciones y mecanismos flexibles que permitan optar por las diferentes alternativas de solución.
- Las alternativas y soluciones al transporte marítimo militar y de sostenimiento se encuentran determinadas por un conjunto de factores, identificados por el autor como Componentes del Transporte que permiten definir los requerimientos. La combinación de requerimientos, alternativas de solución y concepto de las Operaciones, permite obtener la definición del transporte a emplear en los conflictos.
- Existen efectos en la concepción y ejecución de las Operaciones, sean navales o conjuntas; principalmente son de carácter restrictivo, con implicancias directas en las exigencias logísticas, y que sólo vienen a ratificar que una limitada capacidad en el TMMyM de una potencia mediana en un conflicto, la restringirá en la manera de desarrollar y conducir las Operaciones.

* * *

28. FONTENA F, Hugo, Capitán de Fragata (R). "Planificación Logística en un Proceso de Planificación Operacional", Cátedra Planificación Operacional, ACANAV, 2011.

BIBLIOGRAFÍA

1. *Hill, J.R., "Estrategia Marítima para Potencias Medianas". Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales 1990.*
2. *Hill, J.R., "Poder Marítimo". Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales 2007.*
3. *Valderrama, Fernández, Carlos. "Las fuerzas navales en el nivel operacional", Academia de Guerra Naval, abril 2011.*
4. *Gulf War Logistics, Theory into practice. Directorate of Research Air Command and Staff College, april 1995.*
5. *Moving Mountains: Lessons in Leadership and Logistics from the Gulf War, published by Harvard Business School Press.*
6. *El Derecho del Mar. Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar.*
7. *Manual de San Remo sobre el derecho internacional aplicable a los conflictos armados en el mar.*
8. *Convención de Ginebra de 1948.*
9. *Comisión de Análisis y Evaluación de las responsabilidades políticas y estratégicas militares en el Conflicto del Atlántico Sur, "Informe Rattenbach", consultado en página web: http://www.cescem.org.ar/informe_rattenbach/index.html*
10. *Capitán de Fragata (R) Hugo F. Fontena Faúndez, "Planificación Logística en un Proceso de Planificación Operacional", Cátedra Planificación Operacional, Acanav. Junio 2011.*
11. *Cartilla de Logística Acanav, Capítulo X, pág. X3.*
12. *Manual de Panificación de la Armada.*
13. *Navajas, Ramiro, "El arte Operacional y la Estrategia Conjunta" Revista de Marina N°3/2006.*
14. *Contraalmirante Eri Solís, "Manual de Estrategia Tomo II", Acanav, 2004.*
15. *Contraalmirante Horacio Justiniano, "Estrategia naval conceptos estratégicos fundamentales", Acanav, 2004.*

¿HUBO UN SEGUNDO TRIPULANTE QUE ACOMPAÑÓ A ARTURO PRAT EN EL PRIMER ABORDAJE EL 21 DE MAYO DE 1879?

*Germán Bravo Valdivieso**

Si nos remitimos a antiguos textos de historia, podemos encontrar que entonces, no había duda, que el comandante de la "Esmeralda" había saltado, en el primer abordaje, acompañado del Sargento Juan de Dios Aldea y del Marinero Arsenio Canave.

Posteriormente, se comenzó a enseñar que solo el Sargento Aldea lo habría acompañado, pero sin que faltaran voces que insistían que el Marinero Luis Ugarte, habría participado en el primer abordaje.

Ahora las dudas son tres: ¿Hubo alguien más que saltó a la cubierta del "Huáscar" junto a Prat y Aldea?, ¿quién fue el Marinero Ugarte, del que un remolcador llevó su nombre?, ¿quién fue el soldado Canave, que identificó a una barcaza y a una batería de la Infantería de Marina?

- *Introducción.*

Esta es una pregunta que me he hecho durante muchos años, pues en los lejanos días de la década de 1940 no había duda en los textos de historia que al Capitán Arturo Prat no lo había acompañado solamente el Sargento Aldea en el primer abordaje, sino que además el "Marinero" Canave[1].

Posteriormente, como si la historia hubiese cambiado, se comenzó a enseñar que solo el Sargento Juan de Dios Aldea lo habría acompañado en su holocausto, pero sin que faltaran voces que insistían que un tripulante de nombre Luis Ugarte, también habría participado en el primer abordaje. Incluso en 1929 la Armada cambió el nombre al remolcador *"Aldea"* de 68 toneladas por *"Marinero Ugarte"* para dar el nombre anterior a un buque más importante, como era uno de los destructores de la clase "Serrano"[2].

Pero por otra parte la barcaza LCIL 1207 adquirida a los Estados Unidos en 1947 fue bautizada como "Soldado Canave"[3].

Ahora las dudas son tres: ¿Hubo alguien más que saltó a la cubierta del *"Huáscar"* junto a Prat y Aldea?, ¿quién fue el Marinero Ugarte, del que un remolcador llevó su nombre?, ¿quién fue el Soldado Canave, que identificó a una barcaza y a una batería de la Infantería de Marina?

Pretenderemos responder a estas interrogantes, pero al hacerlo, nada mejor que recordar las palabras del padre Estanislao Raveau:

"Ocurren en la historia de las naciones hechos difíciles de explicar.

---

* Ingeniero Constructor Naval, Teniente 2º (R), historiador e investigador, miembro de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, ha publicado diversos libros sobre temas históricos y de relaciones internacionales. Destacado Colaborador de la Revista de Marina, desde el año 2009.

1. Episodios Nacionales y otros libros de instrucción "primaria" de la época.
2. Página de la Armada de Chile en Internet, Tradición e Historia.
3. Ibídem.

Uno de ellos es la falta de interés y de investigación que ha habido en Chile, a raíz del Combate de Iquique, por conocer el número exacto y el nombre de los tripulantes, tanto muertos como sobrevivientes, de la "Esmeralda" y la "Covadonga"[4].

- ¿Fue el Sargento Aldea el único que lo acompañó?

La idea tan divulgada que solamente el Sargento Aldea habría oído el grito de abordaje está basada en el parte oficial elevado por Luis Uribe a la superioridad naval donde dice textualmente:

"El capitán Prat, que se encontraba, en la toldilla desde el principio del combate, saltó a la proa del "Huáscar", dando al mismo tiempo la voz de "al abordaje". Desgraciadamente el estruendo producido por la batería al hacer fuego sobre el "Huáscar" impidió a muchos oír la voz de nuestro valiente comandante; y de los que se encontraban en la toldilla con él, solo el sargento pudo seguirlo, tal fue la ligereza con que se retiró la proa del "Huáscar" de nuestro costado".

Los oficiales de la *"Esmeralda"* fueron llevados prisioneros, a las dependencias de la aduana de Iquique, en insalubres condiciones, donde estuvieron todo el tiempo custodiados por guardias peruanos, por lo que el parte sobre el combate pudo escribirlo Uribe solamente el día 29 de mayo y es de suponer que entre todos ellos tienen que haber recordado esas terribles horas, también es importante señalar que al saltar el Capitán Prat al abordaje, Uribe se hallaba en el castillo de proa, esto es, en el otro extremo del buque y su visión tiene que haber estado interrumpida por los disparos, el humo de las descargas y las estructuras mismas del buque.

Benjamín Vicuña Mackenna, en su libro "Las dos Esmeraldas", avala esta posición al nombrar solamente a Aldea acompañando a su comandante, pero tiene que haberse basado en los partes oficiales, pues estaba radicado en la capital y su obra la escribió menos de un mes después del glorioso combate[5].

Por otra parte Diego Barros Arana en su "Historia de la Guerra del Pacífico", refiriéndose al abordaje de Prat, es más escueto aún pues dice:

"solo ha podido seguirlo un sargento apellidado Aldea; y ambos sucumben como héroes"[6].

Sargento Juan de Dios Aldea Fonseca.

El mismo Teniente Uribe, en una carta a su tío Juan Manuel, nombra solamente el abordaje de Prat y que lo vio caer muerto, sin mencionar a acompañante alguno, ni siquiera al Sargento Aldea.

El Teniente Francisco Sánchez y el Guardiamarina Vicente Zegers, que también se encontraba a proa, en cartas personales a familiares nombran solamente a Aldea, pero todos estos testimonios tienen igual fecha que el parte de Uribe, cuando se encontraban prisioneros. Sánchez dice en una carta a su hermano Carlos, fechada el 16 de junio:

4. Estanislao Raveau: "Los tripulantes de la "*Esmeralda*" y de la "*Covadonga*" el 21 de mayo de 1879 en Iquique", publicado en 1979 en la Revista Chilena de Historia y Geografía
5. Benjamín Vicuña Mackenna: "Las dos Esmeraldas", reedición de 2007, Armada de Chile.
6. Diego Barros Arana: "Historia de la Guerra del Pacífico", Santiago 1880.

"cuando recibimos el primer choque, habíamos perdido poca gente, y el "Huáscar" se retiró con tanta precipitación que, a pesar que lo recibimos en la aleta de la guardia de bandera formada en la toldilla, precisamente en el lugar del espolonazo, solo uno, que fue el sargento, alcanzó a saltar".

Se encontraba a bordo de la *"Esmeralda"* el ingeniero civil Juan Agustín Cabrera que había sido enviado a reconectar el cable submarino y es quizás quien más claramente ha analizado las razones por las cuales algunos oficiales que tienen que haber estado de acuerdo con el parte oficial suscrito por Uribe, se desdicen en sus correspondencias oficiales o privada. Manifiesta:

"En la sucesión de los acontecimientos de aquel día, los unos parecían que borraban los precedentes, como que cada una de las peripecias de aquel legendario combate parecía producir la más honda impresión en nuestro ánimo. Ha sido después de ese día, con el espíritu tranquilo ya, con la sangre no circulando tan rápidamente como en el furor de la pelea, cuando se han podido ver claros los detalles. La memoria, descorriendo el velo que cubría cuadros de su admirable gabinete, nos mostró uno a uno los diversos episodios de esa lucha inolvidable"[7].

El corresponsal del diario El Mercurio de Valparaíso embarcado en la Escuadra, Eloy Caviedez, quien no se encontraba en Iquique, pues navegaba en el *"Blanco Encalada"* en la frustrada incursión a El Callao, apoya esta posición cuando dice:

"Pues si esto le sucedía a una persona que por no pertenecer a la dotación del buque se hallaba en mejor situación que nadie para observar lo que pasaba a su derredor, ¿qué sería de los que, teniendo un puesto de responsabilidad y de lucha, debían atender a sus cañones, a su gente, a los espolonazos del enemigo, a los abordajes, a los incendios y destrozos, y, por fin, a las mil y una exigencias de un combate, y un combate sostenido en aquellas desventajosas condiciones?[8]*.*

"Combate Naval de Iquique", óleo de Thomas Somerscales.

- ¿Lo acompañó Luis Ugarte en el abordaje?

Algunos historiadores han atribuido al Marinero Luis Ugarte haber acompañado a Prat y Aldea en su salto inmortal, lo que está basado en una investigación realizada por el mismo periodista Caviedez, pero ello es desmentido por el Contramaestre Constantino Micalvi quien aseguraba que Ugarte había acompañado al Teniente Serrano en el segundo abordaje.

El historiador Germán Becker dice que Ugarte: *"cayó al mar y se salvó a nado, encontrando refugio en un pontón fondeado en la bahía"*[9].

Cuando realizaba esta investigación tomé contacto con este autor, solicitándole indicarme las fuentes en que basaba lo anterior, respondiéndome que cuando en Santiago el Congreso había mandado a confeccionar medallas para los sobrevivientes de la *"Esmeralda"*, les había faltado la de Ugarte, por no figurar en la lista de prisioneros, debido a que se había escondido en el pontón, incorporán-

7. Juan Agustín Cabrera Gacitúa: "El combate de Iquique (21 de mayo de 1879) por uno de los tripulantes de la Esmeralda".
8. Eloy T. Caviedez: "El Combate de Iquique", recopilación de Piero Castagneto, ediciones Altazor, Viña del Mar 2007.
9. Germán Becker: "Los Inmortales - Relatos y Crónicas de la Guerra del Pacífico", publicado por la Universidad Marítima de Chile, Valparaíso.

dose a sus compañeros, después que la nómina de sobrevivientes ya había sido enviada a la capital.

Aunque esto puede ser totalmente verídico, no sitúa la hazaña de Ugarte en el primer abordaje.

El historiador naval Carlos López Urrutia deja la duda quien fue el acompañante de Prat y de Aldea, cuando dice, refiriéndose al primer abordaje:

"También lo hizo un marinero que no fue jamás identificado: Los historiadores han limitado su identificación al soldado de marina Arsenio Canave y al marinero Luis Ugarte".

Pero se inclina a pensar que era el segundo, por cuanto las versiones dirían que vestía de marinero y el primero era Soldado de Marina; pero más adelante hace resaltar su duda cuando dice:

"Pero la historia nos ha dejado uno que simboliza a todos: el marinero desconocido que siguió a Prat en el abordaje. Ojalá ni supiéramos siquiera que pudo haber sido Canave o Ugarte y que en ese marinero anónimo, las marinerías de Chile guarden el símbolo del deber, la lealtad hacia el comandante y el servicio siempre estoico para la patria"[10].

Esto es sostenido por López en su libro escrito en 1969, pero el año 2005, cuando tuvo acceso a documentos peruanos, cambió su visión sobre la identificación de este tripulante, como lo veremos más adelante.

Una versión parecida es posible encontrarla en Internet donde dice que Ugarte habría caído al agua y luego habría sido rescatado por la misma *"Esmeralda"*[11], pero puede descartarse, sin lugar a dudas, que este segundo tripulante, que habría abordado al *"Huáscar"* junto a Prat, fuera el Marinero 2º Luis Ugarte Rivadeneira, pues acompañó al Teniente Serrano en el segundo abordaje, fue herido y posteriormente trasladado al hospital de Iquique donde se restableció[12].

El hecho de asociarlo al primer abordaje se debe a un error del diario "La Patria" de Valparaíso, que en su edición del 4 de diciembre de 1879, al publicar la ceremonia de entrega de medallas a los héroes, escribió:

"se llamó, en primer lugar, a Luis Ugarte, único sobreviviente del primer abordaje y, enseguida a los compañeros de Serrano"[13].

Esta equivocación no debe extrañar, pues durante la ceremonia fueron condecorados nueve tripulantes que en la lista oficial se les daba por muertos.

En el "Homenaje a la Marina Nacional" escrito por Agustín Montiel Cornejo el 21 de mayo de 1886 con motivo de la inauguración del monumento a las glorias de la Marina en Valparaíso dijo:

"El choque fue tan rápido y el estampido de los cañones tan violento, que la voz del bravo jefe no fue oída sino por muy pocos de los tripulantes, no habiendo logrado acompañarle sino dos de ellos, que fueron el sargento de la guarnición Juan de D. Aldea y un marinero de la guarnición llamado Cornelio Ugarte"[14].

No existía en la dotación de la *"Esmeralda"* un Cornelio Ugarte, sino que el Marinero 2º Luis Ugarte y el fogonero 2º Francisco Ugarte, que falleció en el hospital de Iquique y que se da como probable componente del segundo abordaje, pero ninguno de los dos pertenecían a la guarnición. Ambos llegaron heridos al hospital, por lo que no es imposible que

10. Carlos López Urrutia: "Historia de la Marina de Chile". Segunda edición. El Ciprés Editores, Santiago, 2007.
11. Internet: "Los Héroes Olvidados; los que nunca volverán".
12. Vivian Sievers Zimmerling y Eduardo Rivera Silva: "La Dotación Inmortal, 21 de mayo de 1879". Museo Naval y Marítimo, Valparaíso, 2004.
13. Agustín Montiel Cornejo: "Homenaje a la Marina Nacional", publicación de Máximo Cubillos con motivo de la inauguración del monumento a los héroes de la marina, Valparaíso 21 de mayo de 1886.
14. Agustín Montiel Cornejo: "Homenaje a la Marina Nacional", publicación de Máximo Cubillos con motivo de la inauguración del monumento a los héroes de la marina, Valparaíso 21 de mayo de 1886.

los dos o bien uno de ellos hayan acompañado a Serrano en el segundo abordaje[15].

- *¿Y el Soldado Arsenio Canave?*

El diario de campaña del oficial del *"Huáscar"*, Teniente Jorge Velarde, continuado después de su muerte el 21 de mayo por el Teniente don Pedro Garezón, indica el nombre de los tres chilenos que murieron sobre la cubierta del monitor, ellos son: el Comandante Arturo Prat, el Teniente Ignacio Serrano y el Soldado de la guarnición Arsenio Canave[16].

Lo anterior está además corroborado en la "Relación de los oficiales y tripulación de la corbeta *"Esmeralda"* tomados prisioneros", que figuran en el Libro Copiador de la correspondencia de la Comandancia General de la Marina del Perú[17].

Cuando el Teniente Uribe confeccionó, durante el cautiverio de los oficiales su informe, ello debe haber sido la versión reconstruida entre todos, pero muy luego las versiones particulares comenzaron a tener importantes diferencias.

El Guardiamarina Vicente Zegers, en su diario íntimo se contradice con la carta que él mismo había enviado a su padre el 28 de mayo, en ella anotaba:

"un soldado de la guardia de bandera saltó junto a ellos" (a Prat y Aldea).

El Subteniente de Artillería de Marina Antonio Hurtado, también de dotación de la corbeta *"Esmeralda"*, dice en su parte oficial, de fecha 8 de abril de 1880:

"…le secundaron solo el sargento de la guarnición Juan de Dios Aldea y un soldado, pues el resto de la gente que se lanzó en su seguimiento solo llegó cuando el enemigo, que tal vez preveía nuestro ataque, se había retirado a una distancia en que ya hacía imposible todo abordaje".

Ismael Gajardo Reyes, quien tuvo la oportunidad de conocer al Subteniente Hurtado, escribió en 1913, que Arsenio Canave había fallecido a bordo del *"Huáscar"* y que:

"Hay muchas presunciones para creer que este soldado pueda ser el que acompañó a Prat en su titánica empresa con lo que se aclararía el misterio que hasta ahora ha rodeado a ese gran anónimo".

Posteriormente en 1936 afirmó que Hurtado le había asegurado que:

"el vio, en medio del crudo resonar de la humeante batería de la corbeta, un individuo, con uniforme de soldado del regimiento de marina, que trepaba, valiéndose de un cable, a la cubierta del monitor enemigo".

En la versión que se publica en Internet aparece una situación que se ha difundido bastante, según la cual Canave al tratar de abordar al *"Huáscar"* habría perdido impulso y caído al mar, siendo recogido posteriormente por la *"Esmeralda"*, versión que, como veremos, no se ajusta a la realidad ni aclara como fue obtenida[18].

En el bitácora del *"Huáscar"*, en la página 64, aparece la muerte, a bordo del blindado, luego del abordaje de Prat, de un tripulante de apellido Atanasio Canove y en otro documento peruano figura como Antonio Canove[19].

Como hemos visto, en 1969 el historiador naval Carlos López Urrutia se inclinaba a pensar que el Marinero Luis Ugarte habría saltado en el primer abordaje, pero posteriormente, en conjunto con el historiador peruano Jorge Ortiz Sotelo, tras el estudio de nuevos antece-

15. Vivian Sievers Zimmerling y Eduardo Rivera Silva: "La Dotación Inmortal, 21 de mayo de 1879". Museo Naval y Marítimo, Valparaíso, 2004.
16. Libro copiador de la correspondencia de la Comandancia General de la Marina del Perú: "Relación de los oficiales y tripulación de la corbeta *Esmeralda* tomados prisioneros".
17. Libro copiador de la correspondencia de la Comandancia General de la Marina del Perú: "Relación de los oficiales y tripulación de la corbeta *Esmeralda* tomados prisioneros".
18. Internet: Enciclopedia libre Wikipedia, "Combate Naval de Iquique".
19. Libro bitácora del monitor "*Huáscar*".

dentes y documentos de ambos países, modificó su parecer y dice:

"Prat se encontraba maniobrando la corbeta desde la toldilla y al ver venir al monitor de refilón sobre la popa, se subió a la borda con revólver y espada en mano y saltó sobre la cubierta enemiga esperando que lo siguieran varios de sus tripulantes. La carnicería causada por los cañones había sido enorme y sólo pudo seguirlo el sargento de infantería de marina Juan de Dios Aldea y el soldado Atanasio Canave"[20].

"El Abordaje", óleo de Robles Acuña.

La relación que hace el diario "El Comercio" de Iquique por el testigo presencial del combate, Modesto Molina, ubica el abordaje en el tercer espolonazo y lo describe de la siguiente manera:

"Fue en este tercer choque cuando el comandante Prat de la "Esmeralda", saltó, revólver en mano, sobre la cubierta del "Huáscar" gritando: ¡Al abordaje, muchachos! Lo siguieron un oficial Serrano, que llegó hasta el castillo, en donde murió, un sargento de artillería i un soldado. Todos estos quedaron en la cubierta muertos. Prat llegó hasta el torreón del comandante, junto al cual estaba el teniente S. Velarde, sobre el que hizo tres tiros que le causaron la muerte.

En el detallado estudio que realizaron Vivian Sievers y Eduardo Rivera de los tripulantes de la *"Esmeralda"*, citan cinco relaciones de tripulantes que tienen diferencias entre sí, estas son[21]:

- La nómina oficial confeccionada por el comisario de la Escuadra Nicolás Redolés.
- La que aparece en el Boletín de la Guerra del Pacífico publicada el 10 de junio de 1879.
- La lista de sobrevivientes redactada por Luis Uribe de fecha 29 de mayo de 1879.
- La relación de los tripulantes recogidos a bordo del *"Huáscar"* según el diario de campaña del Teniente peruano Jorge Velarde.
- La que publica Pascual Ahumada en su obra "La Guerra del Pacífico".

Al tomar en consideración estas relaciones, es importante tener en cuenta que el Comandante General de Marina, Eulogio Altamirano, al remitir su informe al Ministerio de Marina, advertía que:

"presumir que la lista de tripulantes de la "Esmeralda" adoleciera de alguna inexactitudes que por el momento es imposible corregir[22]".

Llama poderosamente la atención que en Internet aparezca una relación del combate en la cual el autor acompaña un anexo donde dice "reproducir" un documento oficial publicado por Pascual Ahumada, en el cual copia textualmente los nombres de la guarnición de la *"Esmeralda"* que entregó Nicolás Redolés, comisario de la Escuadra el 5

20. Carlos López Urrutia y Jorge Ortiz Sotelo: "Monitor *Huáscar*: una historia compartida (1865 – 2005)", Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima 2005.
21. Vivian Sievers Zimmerling y Eduardo Rivera Silva: "La Dotación Inmortal, 21 de mayo de 1879". Museo Naval y Marítimo, Valparaíso, 2004.
22. Estanislao Raveau: "Los tripulantes de la "*Esmeralda*" y de la "*Covadonga*" el 21 de mayo de 1879 en Iquique", publicado en 1979 en la Revista Chilena de Historia y Geografía.

de junio de 1879, pero en el nombre del Soldado Arsenio Canave, muerto en la acción se le agregó: "no participó en los abordajes", único tripulante que tiene esa indicación de los 33 que aparecen en la nómina[23].

Revisado el libro de Ahumada, de donde dice haberse reproducido el documento, no aparece esta indicación en ninguna parte[24] y la única explicación posible para esta tergiversación podría deberse a que la relación quería encuadrarse al informe de Uribe, pero históricamente carece de todo valor por tratarse de un instrumento alterado. Al respecto el historiador chileno Gonzalo Vial y el norteamericano William Sater, se han referido a que han existido muchos esfuerzos por acomodar los hechos al parte oficial.

En el Boletín de la Guerra del Pacífico están reproducidos los telegramas cursados informando del combate y se trascribe en su página 138 uno recibido en Antofagasta el 25 de mayo de 1879 que dice:

"…"Esmeralda" pabellón izado pico de mesana, echada a pique feroz ataque espolón "Huáscar". Muerto capitán sobre cubierta "Huáscar" seguido cuatro más que la abordaron"[25].

La misma publicación reproduce otro telegrama, en la página 141, recibido en Santiago el 28 de mayo de 1879, con los siguientes términos:

"El valiente Prat, acompañado de cuatro marineros se mantuvo durante cinco minutos sobre la cubierta del "Huáscar" i mató de un tiro de revólver al segundo comandante, un joven García y García. Prat fue muerto de un mazazo".

Francisco Encina en su monumental "Historia de Chile" nombra solamente al Sargento Aldea como acompañante de Prat en el primer abordaje, pero al tratarse de una obra de investigación histórica que abarca cuatro siglos, desde la prehistoria chilena hasta 1891, es lógico pensar que solamente podía considerar los antecedentes principales sin llegar a la investigación detallada de hechos puntuales[26], pero tal vez su principal contradictor lo encontramos en Gonzalo Bulnes en su obra "La Guerra del Pacífico", que se caracteriza por lo bien documentada, donde dice:

"Prat no tenía en ese instante cerca de sí, sino al sargento 1º de la guarnición don Juan de Dios Aldea y a un marinero, cuya identidad no se pudo establecer, porque los cadáveres no fueron reconocidos antes de sepultarlos: glorioso soldado anónimo que tuvo el honor de hacer con Aldea la guardia de su preclaro jefe, en el momento inmortal de su carrera"[27].

Volviendo a referirnos a Eloy Caviedez, señalaba más tarde, en 1888, que tras prolijas indagaciones y de acuerdo a testigos, llegó a la conclusión que:

"Uno de los soldados de la guarnición pudo también seguir a su sargento y pereció, como Prat, sobre la cubierta del buque enemigo"[28].

23. Internet: Enciclopedia libre Wikipedia, "Combate Naval de Iquique".
24. Pascual Ahumada Moreno: "Guerra del Pacífico: recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra, que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú i Bolivia, conteniendo documentos inéditos de importancia", publicada en 1892.
25. Boletín de la Guerra del Pacífico: telegramas enviados informando acerca del combate.
26. Francisco Antonio Encina: "Historia de Chile", tomo XXXI, editorial Ercilla, 1984.
27. Gonzalo Bulnes: "La Guerra del Pacífico", volumen I, Editorial del Pacífico, 1955.
28. Eloy T. Caviedez: "El Combate de Iquique", recopilación de Piero Castagneto, ediciones Altazor, Viña del Mar 2007.

Por otra parte el historiador naval Guillermo Toledo ha reconstituido lo sucedido en la toldilla de la *"Esmeralda"* el 21 de mayo de 1879:

"El estruendo de la artillería le impide (a Prat) verificar que el abordaje general, tan esperado por él, fracasa ante la rapidez con que el buque enemigo retrocede y el ya comentado silencio de muerte del corneta de órdenes. La rapidez de la acción impide una oportuna reacción de las partidas de abordaje organizadas para el zafarrancho de combate. Sólo dos artilleros de marina, integrantes de la cercana Guardia de Bandera, alcanzan a seguir a Prat: el Sargento 2º Juan de Dios Aldea Fonseca y el Soldado Arsenio Canave Merino"[29].

- Conclusiones.

Está claro que no existió gran preocupación por establecer los nombres de los tripulantes inmolados en el combate de Iquique y que todas las listas existentes adolecen de errores.

Francisco Encina y Benjamín Vicuña Mackenna han utilizado el informe oficial de Uribe, escrito en condiciones precarias durante su cautiverio, para asegurar que Prat saltó al abordaje solamente seguido del Sargento Aldea; pero las cartas y memorias de otros oficiales y, principalmente el informe del jefe de la guarnición, el Subteniente Hurtado, aseguran que los acompañó un soldado de la guarnición.

Por la rapidez con que se separó el *"Huáscar"* y el lugar donde recibió el golpe la *"Esmeralda"*, así como el estruendo de la artillería que apagó la voz del comandante, avalan las opiniones que solamente pudo tratarse de un miembro de la guarnición que se encontraba en ese sector.

Esto y las evidencias que Ugarte acompañó a Serrano en el segundo abordaje, afirman que habría sido Canave el que saltó.

Las versiones que hablan que el segundo acompañante de Prat cayó al agua y fue recogido desde su propio buque, quedan desvirtuadas de por sí, al preguntarse: ¿Cómo llegó el cadáver de Canave a la cubierta del *"Huáscar"*?

Nos parece que más allá de cualquier discusión, hay un hecho que estaría demostrando que el Soldado Arsenio Canave saltó al abordaje junto a Prat y Aldea, pues en la bitácora del monitor peruano y en otros documentos de ese país figura que su cuerpo inerme quedó tendido en su cubierta.

Por el importante e interesante estudio del padre Raveau, se conoce que uno de los cinco tripulantes sepultados en la fosa común del cementerio de Iquique es el Soldado Arsenio Canave, quien lo fue el día 22 de mayo de 1879.

Cuando se tomó la decisión de erigir un monumento a los héroes de Iquique, se pidieron en Europa proyectos y presupuestos, para lo cual se seleccionaron dos famosos artistas franceses, como lo eran el arquitecto Diógenes Ulysse Maillart, que se encargaría del diseño general, y el escultor Dennis Pierre Puech, que se encargaría de las estatuas[30].

La estatua de Prat fue realizada por Puech con la colaboración del chileno Virginio Arias. Este último se encargó también de las figuras de Riquelme y Aldea y de los bajorrelieves en mármol que representan las acciones de Punta Gruesa y Angamos[31].

Además a Puech se le encargaron las estatuas de Serrano, Riquelme, Aldea y un marinero.

29. Guillermo Toledo: "La Infantería de Marina en la Armada de Chile", tomo I – 1817/1903, editado por la Comandancia General del Cuerpo de Infantería de Marina, Valparaíso 2002.
30. Otro de los postulantes fue nada menos que el gran escultor Auguste Rodin, pero fue desechado por considerarlo demasiado audaz. El proyecto original se encuentra en el palacio Carrasco en Viña del Mar y la obra total, denominada "La Defensa" puede verse en el museo Rodin en París.
31. Francisco Le Dantec: "Historia del monumento a las Glorias de la Marina" en Historia y leyendas desde Valparaíso, ediciones universitarias de Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso, 1991.

Todas las demás estatuas representan a marinos que murieron en el combate, o a causa de él, como fue el caso de Aldea y corresponden a personas con nombre y apellido, por lo que no nos parece real que con la figura del marinero "desconocido" se haya querido representar a todo el resto de la tripulación, como se ha querido interpretar posteriormente, más aún, si esa hubiese sido la idea original, seguramente se le habría mostrado disparando un cañón o un fusil, pero en el monumento lleva en su mano un hacha de abordaje. Lo más probable es que se trataba de representar al tripulante que acompañó a Prat y Aldea, pero que su nombre no estaba claro y quedó para la historia averiguarlo.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1.- *Estanislao Raveau: "Los tripulantes de la "Esmeralda" y de la "Covadonga".*
2.- *Germán Becker: "Los Inmortales - Relatos y Crónicas de la Guerra del Pacífico".*
3.- *Eloy T. Caviedez: "El Combate de Iquique", recopilación de Piero Castagneto.*
4.- *Óscar Pinochet de la Barra: "Testimonios de la Guerra del Pacífico".*
5.- *Internet: "Los Héroes Olvidados; los que nunca volverán".*
6.- *Vivian Sievers Zimmerling y Eduardo Rivera Silva: "La Dotación Inmortal, 21 de mayo de 1879".*
7.- *Agustín Montiel Cornejo: "Homenaje a la Marina Nacional".*
8.- *Libro copiador de la correspondencia de la Comandancia General de la Marina del Perú: "Relación de los oficiales y tripulación de la corbeta "Esmeralda" tomados prisioneros".*
9.- *Benjamín Vicuña Mackenna: "Las dos Esmeraldas".*
10.- *Diego Barros Arana: "Historia de la Guerra del Pacífico".*
11.- *Internet: Enciclopedia libre Wikipedia, "Combate Naval de Iquique".*
12.- *Libro bitácora del monitor "Huáscar".*
13.- *Carlos López Urrutia y Jorge Ortiz Sotelo: "Monitor Huáscar: una historia compartida (1865 – 2005)".*
14.- *Pascual Ahumada Moreno: "Guerra del Pacífico: recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra, que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú i Bolivia, conteniendo documentos inéditos de importancia".*
15.- *Boletín de la Guerra del Pacífico: telegramas enviados informando acerca del combate.*
16.- *Francisco Antonio Encina: "Historia de Chile", tomo XXXI.*
17.- *Gonzalo Bulnes: "La Guerra del Pacífico", volumen I.*
18.- *Guillermo Toledo: "La Infantería de Marina en la Armada de Chile", tomo I – 1817/1903.*
19.- *Emilio Rodríguez Mendoza: "La Estrella sobre los Mástiles".*
20.- *Francisco Le Dantec: "Historia del monumento a las Glorias de la Marina".*
21.- *Carlos López Urrutia: "Historia de la Marina de Chile"*

OPERACIONES PSICOLÓGICAS EN LIBIA

"El arte de la guerra se basa en el engaño".
General Chino Sun Tzu

*Marcel Fort Santander**

El presente artículo desarrolla una descripción académica sobre el empleo de las operaciones psicológicas en los conflictos de la actualidad y particularmente referido al conflicto de Libia, para luego finalizar con ejemplos a través de casos reales y ficticios, objeto comprender de mejor manera su aplicación en terreno.

- *Introducción.*

Las Operaciones Psicológicas (OPSIC) no sólo han sido utilizadas en mayor o menor grado en la mayoría de los conflictos de la historia; sino, cada vez, están teniendo una mayor relevancia en éstos, principalmente por la capacidad que posee este tipo de operaciones en poder influir considerablemente en actitudes y comportamiento de la población civil o militar.

En la actualidad las OPSIC están teniendo un exponencial crecimiento, en consideración a las propias capacidades de expansión y rapidez que han logrado las comunicaciones, como son las redes sociales.

Antes de seguir desarrollando este tema, se requiere dejar bien en claro la definición de dos términos necesarios entender para su empleo en el presente trabajo. La primera es la definición de Operaciones Psicológicas como: *"el esfuerzo que se realiza para hacer uso y explotación planificada y sistemática de la mente de un grupo-objetivo determinado, a través de la comunicación de ideas orientadas a influir en las emociones, actitud, comportamiento y opiniones de los integrantes de dicho grupo[1]" y, por otro lado, la Guerra Psicológica como: el "uso planificado de la propaganda y otras acciones psicológicas, con el propósito de influir en las emociones(...), actitud, comportamiento y opiniones de grupos hostiles extranjeros, de una manera que sea favorable y conveniente para apoyar el logro de los objetivos propios[2]".*

Las OPSIC son ejecutadas para llevar información seleccionada y direccionada a un grupo-objetivo definido, tales como son: gobiernos, organizaciones, grupos e individuos, cuya finalidad es la de influir en sus emociones, actitudes, motivos, percepciones, razonamientos y, principalmente, en su conducta.

En los conflictos de la actualidad el empleo de las OPSIC puede amplificar considerablemente los efectos de sus capacidades militares, por medio de la difusión de mensajes directos a través de los diferentes medios de comunicación disponibles, influyendo directamente en los objetivos deseados; sin embargo, su efectividad dependerá de cómo perciban y de la credibilidad que se obtenga al recibir este tipo de información. Tal como se señaló anteriormente, es destacable que este tipo de operaciones, cada

* Capitán de Corbeta AB. Ingeniero Abastecimiento Naval. Ingeniero Industrial Universidad Valparaíso.
1. Apuntes "Operaciones Psicológicas", Capitán de Navío Tomás Ilic Olmos, Profesor de la Academia de Guerra Naval.
2. Ídem 1.

vez, están teniendo mayor relevancia en los conflictos, básicamente a través de la aplicación de los medios tecnológicos disponibles en la actualidad, tales como redes sociales, donde se disminuyen considerablemente los factores de tiempo y espacio, a la vez que se ha aumentado la posibilidad de aportar opiniones o comentarios en forma masiva y simultánea. Es importante destacar que, si este tipo de operaciones viene de coaliciones internacionales (OTAN), su impacto psicológico sobrepasa las propias barreras o fronteras del grupo-objetivo, su efectividad en el empleo ha sido categórica en los últimos conflictos, donde pueden bajar la moral y reducir la eficacia de las fuerzas enemigas, como también mejorar el potencial de la propia capacidad. Si bien la metodología de la OPSIC ha variado con el tiempo en su complejidad, sus consideraciones básicas siguen siendo las mismas.

Para el caso a desarrollar, de las "Operaciones Psicológicas en Libia", este tipo de acciones ha tenido una importante relevancia y trascendencia ya que han sido empleadas en las revoluciones y protestas que ha vivido el mundo árabe y que han recibido la denominación de "Primavera Árabe"[3].

- *Antecedentes de Libia.*

Para establecer algún tipo de desarrollo de OPSIC, debemos elaborar un estudio del área, permitiendo localizar, identificar y analizar los grupos-objetivos. Para lo anterior, se debe efectuar un estudio del patrón cultural, lo que es fundamental para identificar factores o patrones vulnerables tales como creencias religiosas, costumbres sociales, antecedentes educacionales y económicos, entre otros. Para el caso en estudio, resumiremos la situación de Libia refiriéndonos a este país como aquel que ocupa el primer lugar en el índice de desarrollo humano de África, siendo comparado en términos de PIB per cápita (US$ 16.526) superior a Argentina (US$14.559) y al de nuestro propio país (US$ 14.331)[4]. Además, a este país se le adjudica la esperanza de vida más alta de África con un promedio de 77,7 años.

Con respecto al tipo de régimen de gobierno, es importante destacar, que en el año 1969 el Coronel Muammar Al-Gadafi obtiene el control del poder a través de un golpe de estado, implantando un gobierno socialista, que ha sido considerado por muchos como autoritario. Defensor del panarabismo[5] y del Islam, Gadafi ha sido considerado, a través de su patrocinio, como protagonista en supuestas acciones terroristas contra países occidentales y, principalmente, contra objetivos estadounidenses. Esta última razón, fue el motivo del bombardeo estadounidense en el año 1986 a las ciudades de Trípoli y Bengasi.

Es importante destacar que este país siempre ha mantenido conflictos con su entorno, siendo el más reciente el sucedido entre los años 1978 y 1987 contra Chad. Por otro lado, a finales del año 1980, atentados terroristas en el Reino Unido y África llevó a que EE.UU., Gran Bretaña y Francia acusaran a Libia de estos atentados, logrando, a través de sanciones económicas, el aislamiento del país.

En relación a su economía, ésta se basa fundamentalmente en la producción de petróleo, pero no se puede dejar de mencionar la construcción del gran

3. Consiste en una serie de alzamientos populares en los países árabes principalmente del norte de África entre el 2010 y 2011, calificados como revolución en la prensa internacional, que se inició con la revolución tunecina. Fuente:Wikipedia.
4. Datos obtenidos del PIB. Fuente: Banco Mundial.
5. Ideología política perteneciente al ámbito del nacionalismo árabe que propugna que todos los pueblos árabes sin exclusión, tanto de Asia como de África, conforman una única nación y que deben por tanto caminar hacia su unidad política. Fuente: Wikipedia.

río artificial, considerado como el proyecto de ingeniería más grande y costoso de la humanidad, donde se obtiene agua de reservas acuíferas del Sahara, proyecto que tiene como visión: "ser la futura fuente proveedora de frutas y verduras para el continente africano".

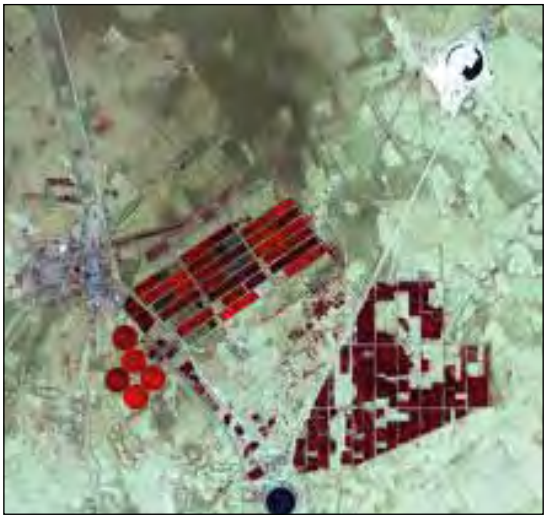


Imagen satelital del proyecto de agua masiva en Libia, conocido como el Gran Omar Mukhtar.

Con respecto a su población, el 86,7% sabe leer y escribir y los jóvenes tienen estudios hasta una media de 17 años.

Su lengua oficial es el árabe a pesar que el inglés e italiano se comprende fácilmente en las grandes ciudades.

Por último, el sistema de telecomunicaciones se encuentra bajo el control del Estado, con un solo canal de televisión y radio independiente, pero que no se descarta que esté influenciado por el gobierno.

- *Aplicación de Operación Psicológica en Libia.*

Las protestas en el mundo árabe presenciadas en los últimos dos años, han correspondido a alzamientos populares principalmente en el norte de África. La región se ha caracterizado por revueltas o revoluciones a partir de golpes de Estado, estableciéndose gobiernos, en cierta medida autoritarios, con o sin apoyo popular. En la actualidad, los acontecimientos vigentes se caracterizan por un reclamo popular democrático y de mejora en las condiciones de vida.

Para el caso en estudio, la población de Libia se encontraba dividida con manifestantes a favor y en contra del régimen de Gadafi. Los opositores, mediante comités populares, controlaban las ciudades de Tobruk, Bengasi y Misurata, entre las importantes. En cambio, el régimen de Gadafi mantenía con su ejército regular la capital de Trípoli, la cual concentra la mayor cantidad de población y es el centro político y social del país. En consideración a la situación de convulsión al interior del país, se estimaba que más de 2000 personas civiles que estaban en contra del régimen establecido habían muerto. Por lo anterior, el Consejo de Seguridad de la Naciones Unidas estableció una "Zona de Exclusión Aérea" dentro de las medidas definidas para proteger a la población civil, según lo establecido por Resolución ONU 1973.

En atención a los últimos hechos del conflicto, que particularmente, para el caso de la Guerra del Golfo Pérsico, tuvo como resultado final la invasión a Irak, bajo supuestos que no pudieron ser justificados, la comunidad internacional ha establecido evitar el intervencionismo directo, aplicando medidas como la exclusión económica, bombardeos aéreos puntuales, y, por sobre todo, el empleo de *operaciones psicológicas*.

La población de Libia se encuentra dividida a favor y en contra del régimen.

Es así como este tipo de operaciones se divulgaron, últimamente, a través de un radioaficionado holandés, con seudónimo de "Huub" y perfil de Twitter @FMCNL, logrando monitorear frecuencias de las Fuerzas Aéreas de la Coalición y obtener detalles tales como: tipo de aeronave, su numeral, procedencia y rumbo. Entre una de sus grabaciones se obtuvo la señal de un EC-130, avión perteneciente a la Fuerza Aérea de EE.UU., el cual dirigía un mensaje radial a los barcos Libios con el objetivo de evitar que salieran de puerto. El avión identificado como un Hércules modificado, es el mismo empleado durante la guerra de Afganistán. Actualmente este avión es empleado para las Operaciones Especiales, ya que se encuentra dotado de potentes emisoras de radio AM y FM, utilizando bandas de televisión de UHF y VHF. También, tiene la capacidad de poder intervenir y anular cualquier otra emisora de radio y TV. En la jerga militar norteamericana esta unidad realiza "Psy ops[6]", operaciones psicológicas. Para el caso del conflicto en Afganistán, fueron los primeros en entrar en acción, emitiendo programas de radio en las distintas lenguas afganas, y por la falta de aparatos de radio en la población, se optó por solucionar el problema lanzando transistores por medio de aviones.

Para el caso del conflicto en Libia, si bien lo expuesto anteriormente es el único hecho de conocimiento público en el ámbito militar, no podemos descartar que en este momento se estén empleando el mismo tipo de medidas en las operaciones psicológicas como las mencionadas en el conflicto de Afganistán.

Es importante destacar que, en el desarrollo de la OPSIC, toda propaganda debe considerar en el mensaje el tema que: *"es un tópico, materia o línea de persuasión mediante el cual se pretende lograr un objetivo psicológico[7]"*; la exhortación, que es el resultado que se espera lograr con éste, además de su forma y el medio de comunicación.

Avión EC-130 de EE.UU.

Para ejemplificar estructuralmente el caso puntual del mensaje difundido a buques libios como parte de la OPSIC efectuada en Libia, podemos decir lo siguiente:

- **Mensaje:** "Barcos Libios, permanezcan anclados. No abandonen el puerto. Las Fuerzas del régimen de Gadafi están violando una Resolución de Naciones Unidas que ordena el fin de las hostilidades en su territorio. Si intentan abandonar el puerto, serán atacados o destruidos inmediatamente. Por su propia seguridad, no abandonen el puerto".
- **Forma:** Difusión del mensaje por medio de emisiones de radio HF y VHF, a través del avión C-130 Hércules modificado, el cual cuenta con las capacidades para efectuar este tipo de difusión e interferir en todas las emisiones locales.
- **Tema:** Este mensaje identifica claramente el objetivo: "Barcos Libios".
- **Exhortación:** El resultado que se desea lograr es evitar el intercambio comercial, considerando que éste puede provocar el ingreso de pertrechos militares. Por otro lado, repite varias veces la información de "No abandonen el puerto" esto es vital en

6. Definición de PSY OP por la OTAN como "Actividades en paz o guerra para operaciones psicológicas planeadas dirigidas al enemigo, de forma amigable, y a audiencias neutrales para influir en la actitud y el comportamiento que afecta al cumplimiento de objetivos militares y políticos... ".
7. Apuntes "Operaciones Psicológicas", Capitán de Navío Tomás Ilic Olmos, Profesor de la Academia de Guerra Naval.

un mensaje por radio, considerando que la señal se puede perder. Además, establece una clara autoridad en la lectura "La Resolución de Naciones Unidas" y; por último, el efecto de persuasión al mencionar: "si intentan abandonar el puerto, serán atacados o destruidos inmediatamente".

- **Medio de Comunicación:** Masivo a través de emisiones de radio.

Obtener las vulnerabilidades sociológicas del grupo objetivo puede ser el resultado del estudio de la situación social que permita discriminar las disconformidades que se generan hacia la autoridad por el manejo interno y externo de la política. Para el caso investigado, del conflicto de Libia, se han divulgado, además, por medios no militares, información que guarda relación con estas vulnerabilidades sociológicas y que, por otro lado, si bien no existe una claridad de la veracidad, han tenido efectos directos en la opinión pública internacional. Para lo anterior mencionamos sólo dos casos, de modo de ejemplificar tal situación:

- **Gadafi amenaza con destruir Trípoli.**
  Por información generada por el enviado de Rusia a África, Mikhail Margelov, según Izvestia[8] con fecha 14 de julio de 2011, se divulgó: "el primer ministro de Libia dijo que el régimen del Líder Muamar Gadafi hará volar Trípoli por los aires si los rebeldes libios ocupan la ciudad". Lo anterior, fue absolutamente negado por el portavoz del gobierno Libio, Moussa Ibrahim. Por otro lado, se obtuvo conocimiento que la noticia realmente provenía de la fuente Stratfor Global Intelligence, agencia de EE.UU. que provee servicios de información y análisis en temas de negocios, política y estrategia geopolítica.

El Líder Muamar Gadafi.

- **El hijo de Gadafi amenaza con ríos de sangre si protestan.**
  Mediante el portavoz de la diplomacia francesa, se divulgó lo siguiente: "Una defensa de la gente de Libia perseguida por Gadafi, cuyo hijo había prometido ríos de sangre a su pueblo".
  Producto de lo anterior, el presidente de la Federación Internacional de los Derechos Humanos declaró: "Las amenazas proferidas por el hijo del presidente Gadafi con derramar ríos de sangre son alarmantes ".
  Por su lado, el secretario nacional del Partido Comunista Francés, declaró: "El hijo de Gadafi amenaza con llevar al país a una guerra civil con el riesgo de ríos de sangre. Estas declaraciones son deplorables".
  Pero las reales declaraciones realizadas por el hijo de Gadafi fueron las siguientes: "Libia está en una encrucijada. O nos entendemos hoy sobre las reformas, o no lloraremos a 84 muertos, si no a miles y habrá ríos de sangre a través de toda Libia".

- Ejemplos de los mensajes creados para las Operaciones Psicológicas en Libia.

Se presentan como ejemplos didácticos posibles mensajes empleados por la OTAN que pudieron haber sido preparados para influenciar actitudes y controlar conductas. Se deja presente que las

8. Periódico diario de alta circulación desde hace mucho tiempo en Rusia.

OPSIC dependiendo del grupo objetivo al que están dirigidas se pueden dividir en tres categorías:

- **Operaciones Psicológicas Estratégicas:** Aquellas de largo plazo y que están dirigidas a grandes masas o cantidad mayoritaria de la población, empleando temas que explotan las vulnerabilidades.
- **Operaciones Psicológicas Tácticas:** Aquellas de corto plazo y que están dirigidas hacia fuerzas militares o paramilitares hostiles, objeto reducir su efectividad en el combate o por el contrario, dirigidas a la civilidad para evitar interferencia en operaciones militares o para entregar apoyo al objetivo común.
- **Operaciones Psicológicas de Consolidación:** Aquellas dirigidas a la población que ocupa territorios empleados por las fuerzas militares propias, de manera de obtener el máximo de apoyo para lograr la consolidación.

Para el caso en desarrollo y objeto ejemplificar lo anterior, se ha identificado al grupo-objetivo como el *pueblo de Libia* para el caso de las Operaciones Estratégicas, el ejército regular cuando se habla de Operaciones Tácticas y, finalmente, *los rebeldes al régimen de Gadafi,* cuando se planteen las Operaciones de Consolidación.

- **Operaciones Psicológicas Estratégicas.**
  Para el caso del presente trabajo el mensaje está dirigido a la población en general, orientado a reducir la efectividad y el aparato de control interno del gobierno-objetivo, desacreditando la imagen del líder y explotar la condición de moral que pueden debilitar la unidad y fortaleza del país-objetivo.

  Mensaje: **"القذافي يخفاء الحقيقة"**
  "Gaddafi is hiding the truth".
  "GADAFI ESTÁ OCULTANDO LA VERDAD".

  Forma: Presentar el mensaje en árabe e inglés, por medio de un panfleto caricaturizando la imagen de Gadafi sobre el mapa de Libia, rodeado por una muralla con alambres de púas y al otro lado acumulación de alimentos listos para ser distribuidos por fuerzas de paz.
  Tema: Este mensaje está dirigido a la población de Libia y consiste en desacreditar la imagen de su líder con respecto al contexto global y mostrar una actitud de solidaridad por parte de las Fuerzas de Paz de Naciones Unidas.
  Exhortación: El resultado que se desea lograr es debilitar el apoyo de la población hacia el régimen actual y fortalecer la percepción respecto de las fuerzas de la coalición.
  Medio de Comunicación: Masivo a través de impresos por medio del lanzamiento de panfletos en la capital de Trípoli.
- **Operaciones Psicológicas Tácticas.**
  Dirigido hacia las fuerzas militares, para reducir su efectividad en el combate y hacia los civiles para prevenir interferencia en las operaciones tácticas y atraer su adhesión hacia las fuerzas propias.

  Mensaje: **"الحرب ليست قتال ضد أخيك بنفسك"**
  "War is not the fight against your own brother".
  "NO ES GUERRA EL PELEAR CONTRA TU PROPIO HERMANO".
  Forma: Presentar el mensaje por medio de un panfleto con una familia rodeando y abrazando a un soldado regular que sostiene su rifle en lo alto, todo esto sobre el mapa de la nación y, a lo lejos, la imagen de Gadafi viendo esta situación.
  Tema: Dirigido a las fuerzas regulares militares libanesas para reducir su efectividad en el combate. La imagen de Gadafi observando esta situación simboliza el tener claro conocimiento de tal situación y contemplar el conflicto de una misma población bajo una misma bandera, sin hacer nada para evitar el genocidio.

Exhortación: El resultado que se desea lograr es reducir la moral del combatiente regular que respalda al régimen actual.
Medio de Comunicación: Masivo, a través de material impreso, por medio del lanzamiento de panfletos hacia las tropas regulares del Ejército de Gadafi.

- **Operaciones Psicológicas de Consolidación.**
Para el caso ejemplificado está dirigido hacia la población de territorios ocupados por fuerzas militares rebeldes a fin de facilitar las operaciones e informar a la población de lo que se requiere de ellos o de lo que se está haciendo por ellos.

Mensaje: **"تؤيد تحقيق الحرية" "Supports to achieving the freedom".**
"LOS APOYAREMOS HASTA LOGRAR LA LIBERACIÓN".

Forma: Presentar el mensaje por medio de un panfleto con una familia en un grato ambiente, con el fondo del símbolo de la ONU.
Tema: Va dirigido hacia la población de los territorios ocupados por las fuerzas militares rebeldes, a fin de mantener en alto la moral y el apoyo a las operaciones y, de esta manera, promover la máxima cooperación por parte de la población civil.
Exhortación: El resultado que se desea lograr es ayudar a "ganar la paz" y consolidar la victoria.
Medio de Comunicación: Masivo a través de material impreso, por medio del lanzamiento de panfletos hacia sectores que apoya a las tropas rebeldes.

- *Conclusiones.*

Las operaciones psicológicas han tenido un efecto positivo comprobado en los últimos conflictos y, por otro lado, los medios de comunicación existentes, permiten manejar cualquier tipo de información, consiguiendo fácilmente orientar la opinión pública al objetivo deseado.

La primera impresión es, y será, la que causará el mayor efecto, independiente de la veracidad de la información o el origen de la fuente. En caso de un conflicto, la falta de información permite reducir las diferentes opiniones con respecto a temas de interés público; por lo que, la necesidad de estudiar el objetivo y el contexto donde aplicar estas operaciones es determinante para lograr el apoyo deseado. Para finalizar, actualmente las OPSIC representan una acción militar principal dentro de los principios de la OTAN.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. *Ilic Olmos, Tomás. Capitán de Navío. Apuntes de la asignatura de "Contrainteligencia" del Curso a distancia preliminar al de Estado Mayor.*
2. *Artículos de las siguientes páginas web:*
- *http://ecomnomia.wordpress.com/2011/03/23/operaciones-psicologicas-en-libia/*
- *http://siteresources.worldbank.org/DATASTATISTICS/Resources/POP.pdf*
- *https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ly.html*

¿QUÉ ES, EL ARQUEO DE UNA NAVE?

*Gonzalo Araya Gajardo**

Es habitual leer y escuchar referirse al tamaño de una nave con la palabra "toneladas", esta nave tiene 460 toneladas, refiriéndose a su porte; pero también cuando nos referimos a su desplazamiento (masa), utilizamos la expresión toneladas como unidad de medida. La pregunta es, ¿está correcto?

Lamentablemente, muchas veces las malas traducciones han contribuido a confusiones, como lo es en este caso. En el idioma inglés existen dos palabras que, desafortunadamente, se han traducido de igual manera al español: "Tonne o Ton" y "Tonnage", ambas traducidas como "tonelada".

- *Introducción.*

Al determinar un valor que represente el tamaño o volumen de las naves y que permita utilizar esta medida para distintos usos, ha sido desde la antigüedad una preocupación no tan sólo de la comunidad marítima sino también de los Estados. En la actualidad el Arqueo Bruto (Gross Tonnage en inglés) es la medida internacionalmente aceptada para representar este valor y el cual reemplazó al TRG (Tonelada de Registro Grueso o Tonelada de Arqueo Bruto).

Para referirse a este importante dato de una nave, se acostumbra a utilizar la unidad tonelada. La duda que podría existir es que si se están refiriendo al "arqueo" o al "desplazamiento". Esta confusión radica en el traspaso de la lengua inglesa a la española de la palabra "tonnage", la que al igual que las palabras "ton o tonne" han sido traducidas como "tonelada".

De la misma forma, también es común utilizar el acrónimo TRG para referirnos a esta medida, el cual significa "Tonelada de Registro Grueso" y que fue reemplazado por el "Convenio Internacional de Arqueo, 1969" por la expresión Arqueo Bruto y cuyo acrónimo es AB o GT (Gross Tonnage).

Por otra parte, también es necesario hacer referencia previa al Sistema Internacional de Unidades (SI) o Sistema Internacional de Medidas, abreviado SI del francés, el cual tiene al kilogramo como una de las 7 unidades base y es la medida para referirse a la "masa", pero también es aceptada, aunque no está considerada en el SI, la unidad 103 kg, que se denomina tonne (t). El SI, también indica que en países de habla inglesa se denomina "metric ton". En español esta unidad es llamada "tonelada".

Se debe considerar que el Arqueo Bruto afecta a las naves durante toda su vida, siempre y cuando no sufran transformaciones que modifiquen el volumen encerrado de la nave. El Arqueo Bruto, entre otros, posee los siguientes usos:

- Fijar tarifas portuarias.
- Establecer cobros por servicios como; practicaje y pilotaje, remolcadores, señalización marítima e inspecciones.

* Capitán de Fragata LT ING.NV.MC.

- Pago de contribuciones relacionados con la operación de la nave como asociaciones de protección, indemnización, seguros, registros marítimos y sociedades de clasificación.
- Aplicación de diferentes convenios internacionales ("Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974" SOLAS 1974, "Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Proveniente de los Buques" MARPOL 73/78, "Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar,1978" STCW 1978). También es considerado como una forma de determinar el porcentaje de la flota mundial, necesario para poner en vigencia en forma internacional un determinado convenio.
- Pago del tránsito por diferentes canales como el de Panamá.

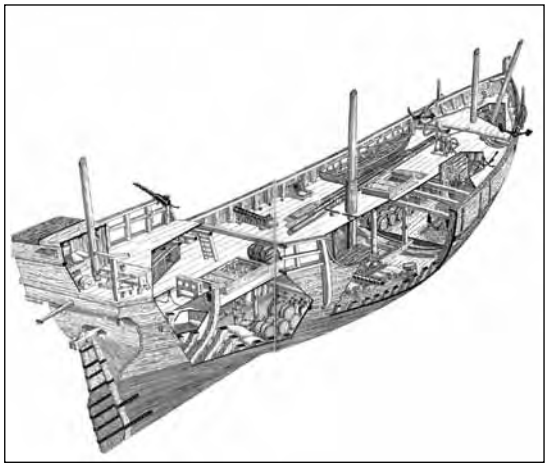
- *Historia del Arqueo.*

La medición de la capacidad de carga que puede transportar una nave como medida de pago de impuestos, no es algo que se haya inventado en la era moderna. Documentos dan cuenta que antes de la era Cristiana, en China tenían un sistema de medición para indicar el tamaño de las naves.

En Suecia, en el siglo XIII tenían una unidad llamada *"last"*, que indicaba la capacidad de carga.

En el mismo siglo Gran Bretaña importaba grandes cantidades de vino desde Francia vía marítima. Este vino era transportado en barriles de madera, que en francés eran llamados "tonneaux" ("tuns" en inglés), los cuales eran construidos aproximadamente del mismo tamaño. Sin embargo, los buques utilizados para este transporte variaban de forma considerable su tamaño y por ende, la cantidad de barriles de vino que podían transportar.

En el siglo XV, se estandarizó el tamaño de los barriles, ya que Gran Bretaña prescribió que el vino importado debía ser transportado en barriles de un volumen no menor de 252 galones (aproximadamente 2.240 lbs), objeto regular el pago de impuestos. De esta forma, los armadores, comenzaron a utilizar el barril estándar para calcular la capacidad de cada nave. La utilización de este sistema para determinar la capacidad interior de una nave se mantuvo por cerca de 200 años.



Carabela del siglo XV, con capacidad 50-60 barriles de vino.

La palabra "tonnage" fue aplicada para el concepto de pago de impuestos con que la corona gravaba a las naves, eventualmente, su porte comenzó a expresarse con la palabra "tuns". La falla de este sistema de impuestos era que no se podía medir el transporte de otras cargas que no fueran transportadas en estos barriles.

Para corregir este error, en el siglo XV el sistema fue modificado, basándose en la capacidad de carga, agua de bebida y la tripulación a plena carga, algo parecido a lo que conocemos hoy como peso muerto (DWT), que es la diferencia entre el desplazamiento a plena carga y el buque en rosca, medido en toneladas.

En 1422 el rey Enrique V, decretó que todas las naves que transportaran carbón, debían ser medidas y marcadas (en la proa, popa y centro). Con el devenir del tiempo, este sistema se extendió a todas las naves y se estandarizó la

Interior de una carabela con el suministro y carga a transportar.

unidad de medida, llegando a ser 2.240 lbs o *"1 ton"*, lo que en la actualidad se denomina tonelada larga.

Este método fue utilizado aproximadamente entre 1720 y 1849, hasta la aparición de las primeras naves propulsadas a vapor. En ese año una comisión estudió el asunto y en 1854 el Parlamento Británico estableció en el Merchant Shipping Act un nuevo sistema que se denominó Sistema Moorsom, en honor al Secretario de la Comisión, George Moorsom.

El cálculo de los espacios, considerados en pies cúbicos y divididos por un factor 100, determinaba el valor del arqueo. El factor 100, por el cual se dividía, se determinó con el objeto que el nuevo valor fuera lo más semejante a los calculados por el método al cual substituía. La unidad del sistema era la "Tonelada Moorsom".

Este sistema implicaba dos medidas:

- La primera incluía todos los espacios, con algunas excepciones como cofferdam, puente de gobierno, estanques de lastre.
- La segunda, como un índice de la capacidad de ganancia.

- *En la actualidad.*

En forma mundial existía el deseo de un sistema único para medir el arqueo. En 1938, y con el objeto de examinar los diferentes métodos empleados para el cálculo del arqueo, se celebró en Oslo, Noruega, una conferencia internacional. Esta reunión tuvo como resultado la publicación de las "Normas Internacionales para el Arqueo de los Buques", y propuso además la celebración de una segunda reunión en París para junio de 1939, quedando sin efecto por el advenimiento de la Segunda Guerra Mundial.

En 1959, la Organización Marítima Internacional (OMI) de reciente creación, abordó como una de sus primeras tareas estudiar la forma de establecer un sistema de arqueo uniforme. Para lograr tal objetivo, se creó el Subcomité de Arqueo, el cual celebró su primera reunión en Londres en junio de 1959. Este Subcomité fue el primer cuerpo subsidiario establecido por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI.

El Subcomité estableció la necesidad de disponer de un parámetro numérico de la capacidad económica del barco (arqueo neto) y del tamaño total del mismo (arqueo bruto) y decidió, que cualquier sistema adoptado debería tomar en cuenta las siguientes consideraciones o principios de guía:

- No debía influenciar el diseño y en particular no debía fomentar, los aspectos de construcción que afectaran la seguridad y la eficiencia de la nave.
- Debía evitar dependencias sobre detalles de construcción.
- Debía permitir la determinación del arqueo en las primeras etapas del diseño del barco, y proveer en lo posible el uso de los planos para las mediciones físicas.
- Debía ser tan directa y simple como sea posible, correspondiendo a los propósitos que debía servir.
- No debía afectar adversamente la economía de la industria naviera.

- Debía incorporar un concepto de evitar situaciones inútiles y objecionales relativas a las exenciones por superestructuras.

La conferencia internacional donde se adoptó definitivamente el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (Ton-69), se celebró en Londres del 27 de mayo al 23 de junio 1969.

- *El Convenio Internacional de Arqueo, 1969.*

El actual método del arqueo del Convenio de 1969, se diferencia de los otros sistemas en varios aspectos:

- No existen más exenciones para los espacios sobre la cubierta de arqueo, éstos ahora son incluidos en el arqueo con lo cual el cálculo se simplifica considerablemente; segundo, el arqueo neto se obtiene directamente del arqueo de los espacios destinados a la carga, al contrario del método de Oslo, que obtiene el arqueo neto substrayendo al arqueo grueso los espacios no dedicados a la carga (ejemplo: las acomodaciones de la tripulación).

- El arqueo bruto y neto ya no se expresan en "toneladas de arqueo" de 100 pies cúbicos o 2,83 metros cúbicos. La nueva unidad es una función del volumen en metros cúbicos. Bajo los términos del Convenio Ton-69, al referirse al arqueo de una nave, solamente se debiera indicar que la nave tiene un "Arqueo Bruto de 5.000" o un "Arqueo Neto de 5.000", desapareciendo con ello la palabra "tonelada".

Este Convenio entró en vigor internacional el 18 de julio de 1982 y en Chile fue ratificado por D.S. (RR.EE.) N° 22 del 6 de enero de 1983 y publicado en el Diario Oficial el 23 de abril de 1983.

- *Conclusiones.*

Conforme al Convenio Internacional de Arqueo, 1969, las medidas de porte pasaron a denominase internacionalmente Arqueo Bruto y Arqueo Neto, siendo medidas adimensionales, lo que significa que no tienen unidad básica o derivada, entendiendo que para referirse al arqueo de una nave debe omitirse la palabra "tonelada".

Es necesario precisar que para referirnos al arqueo de una nave, debemos entender que de alguna forma nos estamos refiriendo al volumen, por lo cual la palabra tonelada de ninguna forma debiera ser utilizada, en cambio, para referirnos al desplazamiento de un buque, es correcto utilizar la medida de masa, tonelada.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. *Tonnage Measurement. A guide to the new convention. Fairplay publications, 1980, London.*
2. *Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, OMI, Londres.*
3. *Resolución OMI A.493 (XII).*
4. *http://www.bipm.org/en/si/*

SEGURIDAD ENERGÉTICA, CHILE Y SU ESTRATEGIA MARÍTIMA

*Ignacio Larraín Couve**

La disponibilidad energética reviste un valor estratégico en el nuevo orden mundial. La realidad geopolítica en torno a la energía, la desigual distribución de los recursos en el planeta y la influencia política de los países exportadores afectan a la estabilidad mundial, planteando el desafío de la seguridad energética.

Dada su escasez de recursos energéticos, Chile importa 2/3 del abastecimiento de su matriz energética, lo que obliga a plantearse una política energética que asegure la disponibilidad, resguarde el uso eficiente, y propenda al desarrollo sustentable del país en relación con el medioambiente.

Por la condición geográfica esencial insular, el abastecimiento energético se realiza mayoritariamente por vía marítima, y en tal sentido, asegurar el transporte marítimo de recursos energéticos constituye una responsabilidad para la estrategia marítima nacional.

- *Introducción.*

Existe consenso en que la energía es en estos días un factor de carácter estratégico que condiciona el modelo de desarrollo mundial. La influencia que ella ejerce en la estabilidad mundial, dado que puede ser empleada como un instrumento político, sensible a circunstancias de disponibilidad, económicas y geográficas, la convierten en una potencial fuente de crisis y conflictos.

Por otra parte, la relación entre crecimiento económico e incremento de la demanda de energía a lo largo de la historia es tan incuestionable, como que la disponibilidad de fuentes de energía condiciona el nuevo orden mundial en la medida que el número de habitantes demandantes de energía en el planeta aumenta.

En el caso particular de Chile, asegurar la disponibilidad de energía cobra especial importancia dada nuestra escasez de recursos energéticos fósiles, las limitaciones de la matriz energética y la dependencia a la importación de recursos energéticos. En este sentido, el tema de la seguridad energética se vuelve un asunto relevante y preocupante para nuestro país, por cuanto una crisis en el suministro de energía afectaría a la economía, la seguridad y hasta la defensa nacional.

Además, por la condición geográfica esencial insular de Chile, el concepto de seguridad energética reviste interés nacional, y se relaciona estrechamente con la estrategia marítima nacional a través de los intereses marítimos y la defensa del transporte marítimo, reconociendo que 2/3 de los recursos energéticos arriban al país por vía marítima.

- *La Seguridad Energética.*

Seguridad Energética o "Energy Security" es el término empleado para la asociación de la seguridad nacional con

* Capitán de Corbeta. Oficial de Estado Mayor.

la disponibilidad de los recursos naturales para el consumo de energía.

World Energy Assessment dependiente de ONU define el término como: *"(…) la disponibilidad en todo momento de energía en varias formas, en cantidad suficiente, a precios asequibles, sin perjuicio inaceptable o irreversible sobre el medioambiente"*. (WEA, 2004)[1].

Para las economías modernas se ha vuelto esencial contar con la disponibilidad física ininterrumpida de energía a un precio asequible. Sin embargo, en este mundo globalizado, la desigual disponibilidad de recursos energéticos entre los países ha dado lugar a importantes vulnerabilidades.

Históricamente, la necesidad de establecer una seguridad energética nació en 1974 con la creación de la Agencia Internacional de Energía (IEA – International Energy Agency), como respuesta a la crisis del petróleo surgida del embargo de la OPEP a los EE.UU. y sus aliados en 1973 en el contexto de la guerra del Yom Kippur.

La seguridad energética tiene distintos alcances: a largo plazo, se vincula principalmente con las inversiones oportunas para el suministro, alineada con el desarrollo económico y los requerimientos medioambientales. A corto plazo es la capacidad del sistema para reaccionar con rapidez a los cambios repentinos en la oferta y la demanda.

Las medidas a largo plazo para aumentar la seguridad energética se centran en reducir la dependencia de una sola fuente importada, aumentando el número de proveedores, la explotación de combustibles fósiles propios del país o de los recursos renovables, y la reducción de la demanda global a través de medidas de conservación.

La necesidad de garantizar la seguridad energética es hoy más urgente que nunca. Globalmente se trabaja para mejorarla mediante: la diversidad, la eficiencia y la flexibilidad en los países interesados, y ampliando la cooperación internacional entre los actores del mercado global.

- *Riesgos Asociados a la Energía.*

Al estudiar los riesgos, ya sean referidos a su producción, uso, distribución o transporte, se pueden identificar ejemplos de diversa naturaleza tanto física como políticos, y por otra parte, desde la perspectiva de los efectos, riesgos que conllevan repercusiones de variada gravedad, que van desde una crisis financiera hasta un desastre nuclear de proporciones.

Bajo la perspectiva de la gravedad de sus consecuencias, salta a la mente como el riesgo más importante referido a la energía, el asociado al uso pacífico de la energía nuclear. En este campo, el gravísimo accidente vivido en Chernóbil – Ucrania en 1986, marcó la pauta mundial, encendiendo alertas acerca del riesgo y demandas de seguridad que la energía atómica requiere.

Recientemente, el desastre nuclear de Fukushima – Japón tras el terremoto y tsunami de marzo de 2011, reavivó la discusión de este tema.

La realidad geopolítica de la energía en el mundo, donde destaca una distribución desigual de los recursos y las reservas[2], una cantidad limitada de recursos y la manipulación de los suministros, permite a los países exportadores ejercer dominancia frente a sus compradores, particularmente llamada "Petropower" para el caso del petróleo,

1. WEA – World Energy Assessment iniciativa dependiente del PNUD – Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo.
2. La OPEP controla aproximadamente 43% de la producción mundial de petróleo y 75% de las reservas mundiales.

lo que constituye el principal riesgo de carácter político en torno a la energía.

Existe también riesgos asociados al transporte y distribución de los recursos energéticos, donde los trazados de oleoductos y gaseoductos conforman una red vulnerable a atentados terroristas, especialmente al cruzar en algunos casos por áreas de inestabilidad política o de conflictos internos como es en el norte de África y el Medio Oriente.

Al igual que los oleoductos y, en menor medida, que los gaseoductos, parte significativa del transporte de los hidrocarburos desde los puntos de producción hasta los consumidores se realiza mediante buques petroleros y gaseros. En el año 2007 de los 85 millones de barriles/día producidos, nada menos que 43 millones se trasladaron por vía marítima[3], lo que obliga a asegurar el tráfico marítimo de esta naturaleza ("maritime security").

A diferencia de la protección de oleoductos y gaseoductos que resulta impracticable, el control del tráfico marítimo dedicado a la energía resulta factible de realizar con las fuerzas navales presentes en las áreas de interés.

En este sentido, la geografía condiciona el tráfico marítimo de los hidrocarburos al tránsito obligado por estrechos naturales, canales y puntos focales, que por desgracia constituyen un objetivo atractivo para la piratería y actos terroristas.

Lo anterior obliga a efectuar un control y vigilancia del transporte marítimo[4], y de los terminales portuarios[5], para asegurar la carga y la libre navegación del tráfico comercial.

Existen también riesgos asociados a la explotación de fuentes alternativas para paliar una futura escasez energética mundial. Entre estos destaca el abuso por razones económicas en el cultivo de caña o maíz para la fabricación de biocombustibles, en desmedro de la alimentación de la población. Y la sobrevaloración de las fuentes de energía renovables no convencionales (ERNC), que en la actualidad por razones técnicas no son una alternativa de reemplazo frente a la demanda energética.

Desastre nuclear en Chernóbil, Ucrania, 1986.

Finalmente, el daño al medioambiente ha abierto el debate del desarrollo energético versus la conservación del planeta. Hoy, toda iniciativa energética debe ser evaluada en términos de impacto medioambiental y ajustarse a las normas regulatorias que las califiquen como "soluciones sustentables".

- *Seguridad Energética en Chile.*

Al hablar de energía, entendemos que nos referimos a una herramienta indispensable, que permite al país contribuir al logro de sus objetivos nacionales. Es un ingrediente fundamental para el desarrollo social y económico del país, y nuestra calidad de vida es totalmente dependiente del abastecimiento energético.

Tanto el desarrollo y crecimiento económico como el aumento en el consumo

3. Energy Information Administration - 2006. Estadística energética oficial del gobierno de EE.UU.
4. MDA / MSA: Maritime Domain or Situational Awareness – Conocimiento del dominio marítimo, como esfuerzo intergubernamental e interagencial para la seguridad del tráfico marítimo. MDA se define como la comprensión efectiva de todo lo relacionado con el dominio marítimo que podría afectar a la seguridad (security), la salvaguarda (safety), la economía o el medioambiente.
5. PBIP / ISPS: El Convenio Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias es un código adoptado por la Organización Marítima Internacional OMI para establecer un marco internacional, en el ámbito marítimo, de cooperación para detectar amenazas y adoptar medidas preventivas.

Fuentes de Energía.

de energía van ligados intrínsecamente en toda sociedad moderna. Esta relación se expresa en la comparación del producto interno bruto con el consumo energético.

La realidad es que Chile es un país limitado en recursos energéticos fósiles, por lo que depende de su importación para su desarrollo. Esto se visualiza en la importación de 67.9% de los recursos energéticos[6], materializados por petróleo crudo, gas natural y carbón mineral mayoritariamente.

A esta condición se suma que la principal fuente de energía propia, que es la hidroeléctrica, se ve afectada por las variaciones incontrolables de la naturaleza y condiciones climáticas estacionales que afectan su rendimiento.

Pese a que en Chile el aumento del consumo energético global va detrás del crecimiento económico, éste ha sido mayor en la última década, particularmente en el ámbito eléctrico. La tasa de crecimiento del consumo eléctrico se proyecta para las próximas décadas en alrededor de 6 a 7%, lo que implicará duplicar la capacidad instalada en el país durante ese período[7].

Para mejorar la garantía de suministro, es necesario actuar en diversos frentes: adecuar inversiones en producción, procesamiento, transporte y almacenamiento de los recursos energéticos; explotar su uso eficiente; diversificar las fuentes primarias, e incentivar la inversión en el mercado energético asegurando una mayor transparencia.

Esto crea la necesidad de contar con una política energética que tenga básicamente tres objetivos, siendo el gran desafío, la conjugación de éstos[8]:

- Seguridad. El mayor costo es no tener energía, por lo que es necesario asegurar el suministro en este escenario cada vez más riesgoso.
- Eficiencia. Obtener energía al mínimo costo posible y usarla racionalmente[9].
- Sustentabilidad. Asegurar que fuentes y usos sean sostenibles en el tiempo (en particular en relación con el medioambiente).

- *Seguridad Energética y Estrategia Marítima.*

Tras analizar la seguridad energética en su concepto global, los riesgos asociados a la energía, y la condición de Chile frente al tema, se puede reconocer el impacto que este concepto ejerce en la aplicación de la estrategia marítima nacional.

El libro de la defensa nacional de 2010 define la estrategia marítima de Chile como: *"es la estrategia del Estado con relación al mar y orienta la función que en ella cumple la Armada. En términos genéricos, dirige la aplicación del potencial nacional, tanto en tiempo de paz como en situación de crisis o guerra, para obtener el uso seguro, libre y sin interferencias del mar en beneficio propio acorde con la legislación nacional y los convenios internacionales. [...]*

A su vez, coopera con el esfuerzo del Estado en la preservación, potenciación y promoción de los intereses marítimos nacionales"[10].

6. Balance Nacional de Energía 2009, Comisión Nacional de Energía – CNE.
7. Estadísticas del Ministerio de Energía – Gobierno de Chile.
8. TOKMAN, Marcelo. (Ministro de Energía). *Política de Seguridad Energética en Chile*. Seminario Internacional de Seguridad Energética. (2007 Exposición en Santiago, Chile).
9. En física, la eficiencia de un proceso o de un dispositivo es la relación entre la energía útil y la energía invertida.
10. MINISTERIO DE DEFENSA. *Libro de la Defensa Nacional de Chile 2010*. Santiago: Ed. Alfabeta Artes Gráficas, 2010.

Al igual que muchos países del mundo, Chile necesita asegurar su suministro energético diversificando las fuentes y los tipos de energía de las que se sirve. Esto significa seguir importando el petróleo y el gas que recibe por mar, y que suponen una parte considerable de la energía que el país consume. Significa también diversificar las rutas por las que se provee de energía desde los productores, confiando más en un transporte marítimo seguro y ampliando el número de terminales petroleros y de GNL.

Refinería de Petróleo Concón en la V Región.

De acuerdo con las estadísticas del transporte marítimo, el año 2010 se importaron por mar 15.211.960 toneladas de petróleo, carbón y otros, lo que representa 36,6% del tonelaje nacional de importaciones; y corresponde a la suma de US$ 4.994 M[11]. En consecuencia, el mar como vía y el transporte marítimo abastecen a Chile de la mayoría de las energías fósiles requeridas para su funcionamiento y desarrollo, por lo que las comunicaciones marítimas de suministro de energía se convierten en un objetivo estratégico para la seguridad nacional.

El transporte marítimo es estratégico porque de su materialización depende el desarrollo y la seguridad del Estado, particularmente para Chile que además de presentar una condición geográfica esencial insular, basa su estrategia de desarrollo en el comercio exterior, que se realiza casi en su totalidad, por vía marítima.

En tal sentido, asegurar el suministro de energía y minimizar los riesgos asociados a su transporte por vía marítima, son el punto de encuentro entre el concepto de seguridad energética y la estrategia marítima nacional.

Este nuevo escenario es el que pone de actualidad la necesidad de seguridad en el mar. El auge de nuevas potencias económicas, la intensificación de intercambios comerciales, el vacío del mar aprovechado para cometer actos ilícitos y la aparición de nuevos actores y responsabilidades, traen a la seguridad marítima a un primer plano.

Para enfrentar esto, existe en nuestro país la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas – (DIRSOMAR), dependiente de la DGTM que se encarga del vector o rol marítimo[12], quién como dirección técnica de la autoridad marítima, vigila y controla en Chile las operaciones marítimas, brindando seguridad a la navegación y protección a los intereses marítimos del país.

Hoy, el panorama del escenario marítimo se define como la vigilancia y control casi en tiempo real, de todas las actividades que se desarrollan en el ambiente marítimo y que puedan afectar tanto a la seguridad, economía o medioambiente de un Estado, y se agregan como factor determinante las amenazas asimétricas, siendo sus más conocidas expresiones el terrorismo y la piratería.

La visión del conocimiento del dominio marítimo (MDA) o conocimiento situacional marítimo (MSA) de Chile, se basa en un panorama de superficie colaborativo, enriquecido por el intercambio y comparación de datos entre países, y que

11. Boletín Estadístico Marítimo 2010. Dirección General del Territorio Marítimo y MM. – DGTM.
12. Vectores o roles: Funciones de las fuerzas marítimas. En: ARMADA DE CHILE. *Doctrina Marítima, el Poder Marítimo Nacional*. Valparaíso: Ed. Imprenta de la Armada, 2009. Pág.73.

sirve a la toma de decisiones y formulación de respuestas desde la sala de operaciones de la DIRSOMAR, empleando conceptos modernos como NCAGS[13].

La finalidad última es incrementar la seguridad del tráfico marítimo (concepto de "security"), cooperando a la defensa nacional, asegurando los intereses marítimos y protegiendo los intereses nacionales.

NCAGS es la interfaz operacional entre la Armada de Chile y el transporte marítimo comercial, que permite para este caso, vigilar y controlar la seguridad del abastecimiento energético del país por vía marítima, contribuyendo al concepto de seguridad energética.

- *Conclusiones.*

Asegurar la disponibilidad de energía ha pasado a ser parte importante de los intereses nacionales de todo país desarrollado, y por esto la seguridad energética ha evolucionado en el tiempo, pasando de ser un concepto teórico a convertirse en un requisito fundamental para la seguridad de las naciones y el desarrollo de la humanidad.

Chile se ha planteado el desafío de contar con los recursos energéticos suficientes para sostener el desarrollo nacional, frente a una realidad limitada en recursos energéticos fósiles. La seguridad energética en Chile cobra especial importancia, principalmente en lo que se refiere a la dependencia, ya que más de 2/3 de los recursos energéticos que el país consume son importados.

La estrategia marítima nacional considera entre sus objetivos las comunicaciones marítimas, y es en la consecución de este objetivo donde la seguridad al comercio marítimo se entrelaza con la seguridad energética, particularmente en lo que se refiere al abastecimiento de recursos energéticos para el país.

Así, el concepto de seguridad energética impacta en los intereses marítimos y en la aplicación de la estrategia marítima nacional; muestra de esto, es el esfuerzo permanente que se realiza en la vigilancia y control del tráfico comercial tendiente a asegurar el transporte estratégico, empleando el concepto de MDA/MSA y herramientas modernas como es la cooperación y guía naval para el transporte marítimo – NCAGS.

* * *

Terminal petrolero Punta Arenas.

13. NCAGS - Naval Cooperation and Guidance for Shipping es el término actual que sustituyó al de control naval de tráfico marítimo (NCS - Naval Control of Shipping), y que forma parte integral de las operaciones de comercio marítimo definidas por la OTAN.

BIBLIOGRAFÍA

1. *ARMADA DE CHILE. Doctrina Marítima, el Poder Marítimo Nacional. Valparaíso: Ed. Imprenta de la Armada, 2009.*
2. *CESEDEN. Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima. España: Ed. Ministerio de Defensa, 2008.*
3. *CESEDEN. La crisis energética y su repercusión en la economía. España: Ed. Ministerio de Defensa, 2008.*
4. *CESEDEN. La nueva geopolítica de la energía. España: Ed. Ministerio de Defensa, 2010.*
5. *CLAWSON, P. Energy and National Security in the 21st Century. Washington DC: Ed. National Defense University Press, 1995.*
6. *COMISIÓN NACIONAL DE ENERGÍA. Política Energética: nuevos lineamientos. Santiago: Ed. Gobierno de Chile, 2008.*
7. *CONANT, M. y GOLD, F. Geopolítica de la energía. Argentina: Ed. Fraterna, 1980.*
8. *CORBETT, J. Algunos principios de Estrategia Marítima. Valparaíso: Ed. Academia de Guerra Naval, 2000.*
9. *DALBERG, Advisors. Contexto y Enseñanzas Internacionales para el Diseño de una Estrategia Energética a Largo Plazo para Chile. (Informe Final). Santiago: Ed. Comisión Nacional de Energía, 2008.*
10. *DEPARTAMENT OF THE NAVY. A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower. EE.UU.: Ed. DOD, 2007.*
11. *ENAP, Grupo de empresas. Memoria Anual 2010. Santiago, 2010. Disponible en: www.enap.cl. (Octubre 2011).*
12. *GOLDSTEIN, D. Energy and National Security. Washington DC: Ed. National Defense University Press, 1981.*
13. *JUSTINIANO, H. Estrategia Naval, conceptos estratégicos fundamentales. Valparaíso: Ed. Academia de Guerra Naval, 1999.*
14. *KLARE, M. Guerras por los recursos. Barcelona: Editorial Urano, 2003.*
15. *LUFT, G. y KORIN, A. Energy Security Challenges for 21st Century. California: Ed. ABC-Clio LLC, 2009.*
16. *McCASKILL, J. Energy Security: The Nexus of National Security Strategy and Energy Policy. EE.UU.: Ed. U.S. Army War College Press, 2007.*
17. *MINISTERIO DE DEFENSA. Libro de la Defensa Nacional de Chile 1997. Valparaíso: Ed. Imprenta de la Armada, 1997.*
18. *MINISTERIO DE DEFENSA. Libro de la Defensa Nacional de Chile 2010. Santiago: Ed. Alfabeta Artes Gráficas, 2010.*
19. *MINISTERIO DE DEFENSA. Estrategia Nacional de Defensa. Brasilia: Ed. Gobierno Federal de Brasil, 2008.*
20. *MINISTRY OF DEFENSE. British Maritime Doctrine JDP-0-10. Swindon: Ed. MOD UK / DCDC, 2011.*
21. *NATO. ATP-2 (B) Vol.1 – Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS) Manual. NATO, 2008.*
22. *PAILLARD, C. Geopolítica de la energía en América Latina. Santiago: Ed. Universidad B. O´Higgins, 2007.*
23. *PARENTE, Gonzalo y otros. La Estrategia Marítima y su evolución. Madrid: Editorial Naval, 1992.*
24. *RUDNICK, H. Seguridad energética en Chile: dilemas, oportunidades y peligros. Santiago: PUC - Temas de la agenda pública, año 1 / N° 4 / Noviembre 2006.*
25. *SEMINARIO Internacional. Seguridad Energética. Santiago: Ed. Fundación Chilena del Pacífico, 2007.*
26. *SEPÚLVEDA, J. Geopolítica, evolución y vigencia a fines del siglo XXI. Valparaíso: Ed. Academia de Guerra Naval, n/d.*
27. *SEPÚLVEDA, J. Presentación de trabajos profesionales. Valparaíso: Ed. Academia de Guerra Naval, n/d.*
28. *SOLIS, E. Manual de Estrategia tomo II. Valparaíso: Ed. Academia de Guerra Naval, 2004.*
29. *SOLIS, E. Reflexiones Político - Estratégicas. Valparaíso: Ed. Academia de Guerra Naval, 2006.*
30. *TAYLOR, P. Perspectivas sobre estrategia marítima. EE.UU.: Ed. Naval War College Press, 2009.*
31. *TILL, G. Poder Marítimo, una guía para el siglo XXI. Buenos Aires: Ed. Instituto de Publicaciones Navales, 2007.*

La Corbeta Esmeralda de Prat

Autor: Carlos Tromben Corbalán

Louis E. Boutin *

En las palabras finales del prólogo de la obra que es hoy motivo de nuestra atención, su autor señala con meridiana claridad que: *"La Corbeta Esmeralda es indudablemente el buque más querido por la nación chilena… es un patrimonio de todos… nadie puede arrogarse la propiedad del conocimiento sobre (ella). Solamente podemos hacer contribuciones a su conocimiento y este es el fin que he perseguido con esta obra"*[1]. Si ese fue su objetivo al emprender la empresa hace ya casi dos décadas, no podemos sino agregar que lo logra, no solo con éxito; sino, además, en forma amena, en una obra cuyo texto se deja leer con fluidez.

No podría ser de otra manera tratándose de nuestro ya conocido historiador, Capitán de Navío don Carlos Tromben Corbalán, a quien su afecto por la historia lo ha encauzado en sus esfuerzos intelectuales de perfeccionamiento hasta alcanzar el grado académico de Doctor en Filosofía, con mención en Historia Marítima en la Universidad de Exeter, en Gran Bretaña; constituyendo dicho antecedente no solo un aval incuestionable sobre la calidad de su investigación, sino un ejemplo sobresaliente de superación y perseverancia para las nuevas generaciones de oficiales navales.

El lanzamiento oficial de la obra fue realizado el pasado 30 de marzo sobre la cubierta del BE *"Esmeralda"*, en una ceremonia presidida por el Presidente de la Corporación Patrimonio Marítimo Nacional de Chile, Almirante don Rodolfo Codina Díaz, y el Presidente Ejecutivo de la Compañía Minera "Doña Inés de Collahuasi", don Giancarlo Bruno Lagomarsino; acompañados por autoridades civiles y militares, y por una nutrida asistencia de representantes de instituciones ligadas al quehacer marítimo, histórico y cultural de la zona.

El texto, dividido en tres partes, conduce al lector en el conocimiento de la épica Corbeta desde la concepción de la idea de su construcción, hasta el momento de su hundimiento tras 23 años de servicio, momento en el cual traspasó, con gloria, el portalón de la historia naval universal y se anidó, majestuosa, en la identidad de la nación chilena.

En su primera parte, *"Los Orígenes"*, el lector puede dimensionar el tamaño de la empresa a la que el autor se compromete, al conocer de los enormes esfuerzos por dar con los planos de construcción de la Corbeta, la escasa cantidad de fotografías de calidad aceptable que se conservan, y la amplia investigación de documentos primarios, como los relatos de los Almirantes Arturo Wilson Navarrete y Vicente Zeger Recasens, ambos sobrevivientes al Combate Naval de Iquique y a los cuales el autor otorga especial importancia dado que el libro *"está destinado a explicar las características que tenía la Cor-*

* Seudónimo.
1. Tromben Corbalán, Carlos. "La Corbeta Esmeralda de Prat". RIL editores, 2011, pág. 13.

beta el día del combate"[2]. Ya en esta primera parte, el autor cumple con aportar a su conocimiento, al precisar, por ejemplo, la fecha y hora exacta del lanzamiento del buque desde sus gradas de construcción, desestimando lo señalado por Fuenzalida Bade algunas décadas atrás, gracias al examen de fuentes primarias: *"La Esmeralda fue botada al agua en el Támesis a las 15:30 horas del 15 de septiembre de 1855"*[3].

La segunda parte del libro, *"Una aproximación a la realidad"*, la más extensa como es de suponer y dividida en cuatro capítulos, le permite al lector avanzar, paso a paso, en la elaboración de una idea sobre la estructura y equipamiento de la Corbeta. Nada queda sin referencia: sus cubiertas; las modificaciones que pudo sufrir, desde el diseño original que se asume como el más próximo al de la Corbeta (el HMS *"Cruzier"*), hasta el momento del combate; sus espacios de habitabilidad, con una aproximación de quienes pudieron ocuparlas al momento del combate; su armamento y sus pañoles de granadas; su maquinaria de propulsión y auxiliar; su velamen e, incluso, sus embarcaciones menores. Es aquí precisamente, donde debemos hacer mención especial al trabajo de ilustración que realiza Jorge Muñoz Peralta, quien con sus excelentes dibujos, acompaña en forma precisa al relato que se desarrolla, complementando la reproducción de fotografías de época y de especies extraídas del pecio de la *"Esmeralda"* en Iquique; y algunas reproducciones de obras pictóricas relacionadas; contribuyendo en gran parte, a nuestro juicio, a la amenidad y fácil lectura del libro.

En su última parte, y tal como la titula su autor – *"Conclusiones sobre la construcción y un final épico"*- ésta recapitula sobre la construcción de la Corbeta y añade otros importantes antecedentes, tales como la descripción de las funciones que desempeñaban las dotaciones de los buques similares a la *"Esmeralda"* y los uniformes que se utilizaban en la marina de la época; antecedentes que servirán al lector para, en su parte final, recrear con mayor exactitud, el cuadro de la epopeya de Prat y sus hombres, pero ahora teniendo en mente una mejor aproximación a los espacios físicos que los rodearon, de las armas que utilizaron y, por qué no decirlo, del espíritu de ese noble bajel, forjado en sus 23 años de vida, que pareció entender su destino como mortaja eterna del sacrificio al cual estaban decididos sus tripulantes.

En su epílogo, el autor describe brevemente el proyecto que dio vida a la construcción del Museo Corbeta Esmeralda, inaugurado en Iquique el 20 de mayo de 2011, y para lo cual resultó fundamental la investigación que llevó a cabo para escribir el texto que reseñamos.

Después de la lectura del libro, lo cual recomendamos encarecidamente, nadie podrá dudar que su autor logra, con creces, lo que espera de él: en su presentación a bordo de la Dama Blanca, señaló: *"Espero que esta publicación y la colección de antecedentes que se entregarán al Museo Marítimo Nacional, constituya un avance en el conocimiento de este buque tan importante para nuestro país y sirva, en el futuro, para que las representaciones… correspondan a la realidad, según se va conociendo por medio de la investigación histórica".*

No podríamos terminar esta reseña, sin antes advertir sobre dos aspectos que nos parecen importantes: el primero, que no nos cabe duda que esta obra tendrá reediciones y esperamos que en ellas la labor editorial sea más prolija, para ponerse a la altura y hacer justicia a la enorme tarea investigativa llevada a cabo; la segunda, es que suscribimos totalmente las palabras finales del autor en la introducción del libro: *"El conocimiento de la Corbeta "Esmeralda" tendría un avance significativo si se realizara un trabajo serio de arqueología submarina, por medio de personas competentes y usando los recursos de esta disciplina emergente, ampliamente empleada en otros países. Un emprendimiento de esta magnitud requiere la inversión de recursos, pero sería una excelente forma de avanzar en esta materia y de preservar los restos del buque antes que la acción humana y natural termine por hacerlos desaparecer"*[4]. Si es cierto que la Corbeta *"Esmeralda"* es el buque más querido por la nación chilena y considerada como un patrimonio de todos, entonces todos deberíamos propiciar esta idea y exigir que esa inversión se haga antes de que sea demasiado tarde.

* * *

2. Ibídem, pág. 20.
3. Ibídem, pág. 50 (y nota al pie Nº 67).
4. Ibídem. pág. 18.

- ***Literatura, Novelas y Cuentos.***

El Sueño de la Ciudad.

En la Barcelona convulsa de principios de siglo convergen los destinos de dos familias: los Jufresa y los Navarro. Francesc Jufresa es el patriarca de una familia burguesa que dirige el taller de orfebrería más importante de la ciudad. Su hija Laura es una joven rebelde que se opone a los dictámenes de la sociedad del momento. El camino de Laura, que trabajará a las órdenes de Gaudí en la construcción de la Sagrada Familia, y el de Dimas, que acompaña a su hermano pequeño al templo expiatorio, se encontrarán y transformarán sus vidas. El embrujo de Gaudí y de su espectacular Sagrada Familia son el marco perfecto para una trepidante novela que es una maravillosa historia de amor, y una apasionante crónica de los años del modernismo en Barcelona y de una sociedad que estaba a punto de cambiar para siempre.

Andrés Vidal, Editorial Planeta, 2012, 560 pp.

La Pulsión de Muerte.

La novela se ambienta en Nueva York de los años veinte, con los efectos del desplome económico de la post guerra. Las fábricas cierran y los desahuciados y despedidos ni siquiera pueden ahogar sus penas en el alcohol, porque ya rige la Ley Seca. Las calles de Manhattan hierven de resentimiento y confusas pasiones, y el 16 de septiembre, a las doce y un minuto, estalla una bomba en Wall Street ante las puertas del banco de J. P. Morgan, muy cerca del edificio del Tesoro de los Estados Unidos. Y, a unos cincuenta metros de la escena del crimen hubo treinta y ocho muertos y cientos de heridos. También están Stratham Younger, el joven médico y discípulo de Freud, y Jimmy Littlemore, el detective de la policía de Nueva York, que diez años antes resolvió un difícil caso policial con ayuda de Freud.

Stratham se ha citado allí con el detective porque la hermosa, reservada y quizá desesperada Colette, una discípula de Madame Curie que ha venido con él desde Francia, necesita hablar con el detective, ya que tiene algo importante que contarle. Y lo que sabe o esconde Colette talvez sea la primera pista que permita descifrar el horror desencadenado ante ellos.

Jed Rubenfeld, Editorial Anagrama, Barcelona, 2012, 504 pp.

- ***Ciencias Políticas, Sociales e Historia.***

Amenazas, Respuestas y Régimen Político.

El libro reexamina la historia y las doctrinas del uso de la fuerza junto con el derecho internacional que lo ha regulado desde los comienzos de la sociedad internacional. A través de ello, el autor plantea que las categorías tradicionales que se han utilizado para analizar, justificar y establecer la legalidad del uso de la fuerza son insuficientes para comprender la complejidad de la interacción material entre las amenazas y respuestas y sus respectivas justificaciones por parte de los Estados. Asimismo examina detalladamente las diversas variantes existentes entre la legítima defensa y la agresión, así como los múltiples aspectos de la doctrina de la intervención preventiva, planteado a modo conclusivo que, para construir una sociedad democrática y pacífica a nivel global, es necesario un cambio en la doctrina de la no injerencia en los asuntos internos del régimen político, que reconozca la intangibilidad de la persona humana y la plena vigencia de los derechos humanos.

Alberto E. Dojas, Editorial Eudeba, 2011, 932 pp.

- ***Economía y Administración.***

Cómo Funciona la Economía para Dummies.

El autor recurre a su conocido sentido común para explicar con mucho

humor qué es y cómo funciona la economía, a escala nacional y a escala mundial. La inflación, el papel de los bancos, el impacto de las decisiones del FMI en las economías personales, la crisis actual y sus causas, el desempleo, posibles salidas a la crisis y consejos para ahorrar son, entre otros, los temas que aborda a través del libro. Como siempre, no faltarán su fiel perro Helmut; sus entrañables desayunos con su amigo empresario, agobiado por el trajín del día a día de su negocio; y, su micro-ecosistema, San Quirico, un pequeño pueblo donde reproduce a pequeña escala todo lo que ocurre en el mundo.

Leopoldo Abadía, Editorial CEAC, Barcelona, 2012, 362 pp.

- ***Cultura, Biografías y Temas Generales.***

Una Vida Sin Límites. Inspiración para vivir feliz.

El autor de la obra nació sin brazos ni piernas, pero logró vencer su discapacidad para disfrutar de una vida independiente, rica y llena de satisfacciones. Su ejemplo de superación se ha convertido en un modelo de vida para quien busca la felicidad verdadera. En la actualidad, es un conferenciante motivacional que se dedica a difundir su mensaje por todo el mundo.

A través de sus páginas, "Una Vida Sin Límites" nos descubre que la meta de cualquier ser humano es encontrar el significado de su existencia sin importar los obstáculos o las dificultades que se interpongan en su camino. Gracias a las palabras reveladoras del autor y a su ejemplo de vida, es posible poder aceptar todo aquello que no podemos controlar y a centrar las capacidades transformadoras que poseemos con el objetivo de fomentar nuestra confianza para construir una vida provechosa y plena, una vida sin límites.

Nick Vujicic, Editorial Sello Aguilar, 2011, 288 pp.

Cómo Realizar un Proyecto de Capacitación.

A través de fichas, presentando casos, aportando sugerencias metodológicas y herramientas para actuar, este libro brinda a los responsables de capacitación, instructores y consultores, los elementos para elaborar y concebir proyectos realistas e involucrar a los protagonistas en la implementación, el control de los resultados y la evaluación de los efectos del proyecto de capacitación.

La obra se divide en dos partes: La primera explica qué debe entenderse por Ingeniería de la Capacitación, así como las etapas y las herramientas para elaborar un proyecto de capacitación. La segunda parte, que es la más relevante, trata la etapa de análisis de la situación a partir del primer requerimiento, la elaboración de proyectos realistas, la implementación y el seguimiento, para finalmente abordar el control de los resultados y la evaluación de los efectos.

Abraham Pain, Editorial Gránica, 2010, 205 pp.

* * *

Libros recientemente adquiridos en Biblioteca ACANAV.

1.- **"Los Poderes de la Teoría. Capitalismo, Estado y Democracia"**, de Robert R. Alford y Roger Friedland.

2.- **"Introducción a la Política"**, de Maurice Duverger.

3.- **"Ensayos de Análisis Cultural"**, de Miguel Alvarado Borgoño.

4.- **"El Árbol del Conocimiento. Las Bases Biológicas del Entendimiento Humano"**, de Humberto Maturana R. y Francisco Varela G.

5.- **"Los Fundamentos del Pensamiento Político Moderno"**, de Quentin Skinner.

6.- **"Metáforas e Identidades"**, de Miguel Alvarado Borgoño.

7.- **"Antropología Cultural"**, de Marvin Harris.

8.- **"La Seducción de un Orden"**, de Ana María Stuven V.

9.- **"Sociología Methods"**, de Norman K. Denzin.

10.- **"Fundamentalismos Islámicos. Guerra contra Occidente y América Latina"**, de Isaac Caro.

11.- **"Las Liturgias del Poder. Celebraciones Públicas y Estrategias Persuasivas en Chile Colonial (1609/1709)"**, de Jaime Valenzuela Márquez.

12.- **"Introducción a la Filosofía de Kant. Hombre, Comunidad y Mundo"**, de Lucien Goldmann.

13.- **"Historia de la Filosofía"**, de Will Durant.

14.- **"Introducción a la Sociología"**, de Jorge Gilbert Ceballos.

15.- **"Sociología"**, de Paul B. Horton y Chester L. Hunt.

16.- **"Sociology"**, de Beth B. Hess, Elizabeth W. Markson y Peter J. Stein.

Internet

*Eduardo Fainé Celis**

WOLFRAM-ALPHA

Cuando hablamos de búsquedas en la web, por más de diez años nuestro referente ha sido Google. Con su motor de búsqueda casi siempre encontramos lo que deseamos o, al menos, nos entrega una lista de posibilidades para que las revisemos una a una. Eventualmente, uno de esos interminables links nos dará la respuesta correcta, lo que no necesariamente es una forma eficiente de lograr nuestro objetivo, si bien puede ser eficaz.

Pues bien, como todo evoluciona en la red, ha nacido una nueva forma de hallar las respuestas a nuestras interrogantes y tiende a parecerse a esos robots y computadores que aparecían en las viejas series y películas de ciencia ficción, capaces de encontrar la información requerida por los protagonistas mediante consultas verbales. ¿Quién no recuerda el robot de "Perdidos en el Espacio"? Tenía respuestas para casi todo y cuando no comprendía una pregunta, invariablemente respondía "no es computable". También el computador HAL, de "2011, Odisea del Espacio" interactuaba con los humanos como si fuera uno más.

Se trata de Wolfram-Alpha, un motor para computar respuestas y proveer información. Funciona usando una vasta base de conocimiento a nivel experto y algoritmos que responden automáticamente las preguntas, realizan análisis y generan informes. El propósito, a largo plazo, es hacer de todo el conocimiento sistemático algo computable y ampliamente accesible.

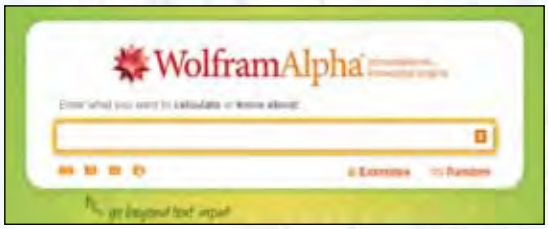


Figura 1.

A diferencia de los motores de búsqueda tradicionales que indexan páginas web, luego revisan coincidencias de texto y finalmente entregan una lista de vínculos para revisar, Wolfram-Alpha emplea información almacenada, revisada por expertos humanos, para computar una respuesta o un análisis específico para cada búsqueda.

En el campo de ingreso, se introduce la pregunta o el cálculo deseado. Por ahora, sólo acepta inglés como idioma. El sistema hará su mejor interpretación de la consulta y generará resultados de acuerdo a ello. Dado que ciertas preguntas pueden tener múltiples interpretaciones, se presentará un cuadro de diálogo para acotar las posibilidades hasta satisfacer la búsqueda.

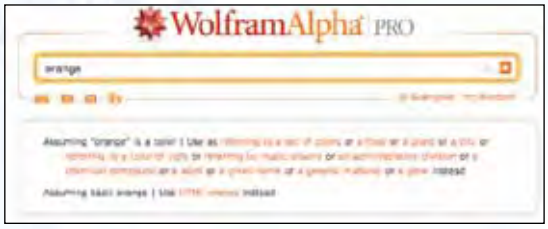


Figura 2.

* Capitán de Navío AV. Oficial de Estado Mayor. Máster en Diseño y Comunicación Multimedia. Preclaro Colaborador de la Revista de Marina, desde 2007.

1.- DARPA: Defense Advanced Research Projects Agency.

Calculadoras y fórmulas: En ocasiones, los cálculos requieren mayor información. En estos casos, el software solicitará llenar los espacios necesarios para llegar al resultado. Una vez obtenido el resultado esperado, si la solución provee un listado de datos, cada uno incluye un link a mayores detalles. Si éstos son de carácter variable, como podrían ser los parámetros de una fórmula geométrica, ofrece la posibilidad de animarlos para apreciar su efecto sobre la figura.

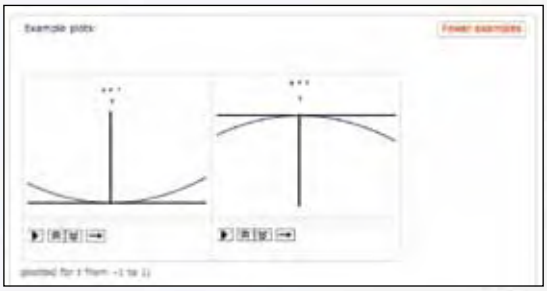


Figura 3.

Búsquedas relacionadas: Wolfram-Alpha analiza la pregunta ingresada y propone búsquedas relacionadas que podrían interesar al usuario. También puede ser personalizado, guardando ciertas búsquedas en los favoritos, editando las preferencias de acuerdo a las necesidades y, si se desea mejorar aún más, se puede adquirir la versión PRO que ofrece muchas otras posibilidades, como se ve en la figura 4.

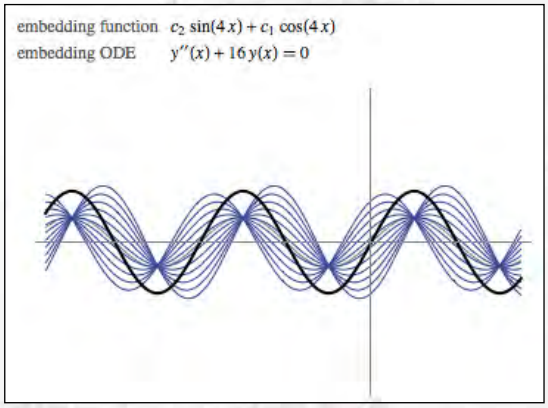


Figura 4.

Pros y contras: El buscador realmente funciona bien cuando la información es de carácter medible y exacta, como por ejemplo, al tratarse de matemáticas, química, física y toda ciencia exacta. Sin embargo, cuando la consulta se refiere a datos que evolucionan en el tiempo, la base de datos no siempre está actualizada, como se puede ver en el resultado acerca de "Chile", que en aspectos como población y economía se basa en estimaciones y datos estadísticos que van desde 2004 hasta 2011.

* * *

revismar@vtr.net

ACTO INAUGURAL MES DEL MAR 2012*

*Edmundo González Robles***

"El mar como fuente de inspiración cultural", es el tema que hemos elegido para esta nueva celebración en el mes de mayo, del ya tradicional "Mes del Mar". Con ello, queremos resaltar así a nuestro mar, que no tan solo nos genera fuentes de trabajo y nos proporciona vías de integración, sino que también es impulso y estímulo creador de las artes en nuestro país, como lo son la poesía, la música y las artes plásticas, permitiéndonos establecer un nexo con nuestra identidad cultural, así como resaltar la actividad de preservación de nuestro Patrimonio Cultural, que como Institución realizamos a través de nuestra propia Política Cultural, la que establece los principios que nos permite asegurar el resguardo de este legado, para mantener la memoria histórica en las futuras generaciones.

Nuestro interés por fomentar la cultura y las artes entre los miembros de la Marina, comienza en los procesos formativos de las Escuelas Matrices, las que en sus mallas curriculares, incluyen círculos y grupos de actividades culturales, además de organizaciones como el Grupo de Teatro, que se presenta, con gran éxito, principalmente en diferentes comunas de la región de Valparaíso, pero también en otras ciudades del país, y que está conformado por miembros de nuestra Familia Naval.

Comprometidos permanentemente con el desarrollo de una mayor vinculación entre la educación, la cultura y el patrimonio, estamos siempre abiertos y dispuestos a participar en todos aquellos proyectos que destaquen el patrimonio histórico - cultural de nuestro país, especialmente el naval y marítimo. En este contexto, el año pasado firmamos con el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, un convenio en el que ambas instituciones acordamos una amplia y recíproca colaboración, para potenciar las labores desarrolladas en el ámbito de la cultura en beneficio de la comunidad nacional, especialmente en las zonas más remotas de nuestro país.

También, fuimos parte del exitoso proyecto que dio vida al Museo "Corbeta Esmeralda", en Iquique; además de apoyar los distintos proyectos audiovisuales que aportan al acervo cultural del país, tanto en películas, como en documentales y diversos programas de televisión. Junto a ello, este mes nos haremos parte por segunda vez del Día del Patrimonio, gracias a la "Ruta Patrimonial Naval", en Valparaíso, circuito que incluye 10 edificios y monumentos relevantes en la historia porteña.

* Acto Inaugural Mes del Mar 2012, efectuado por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Edmundo González Robles, con motivo de la celebración del 133° aniversario del Combate Naval de Iquique y día de las Glorias Navales, el día 21 de mayo de 2011.

** Almirante - Comandante en Jefe de la Armada. Oficial de Estado Mayor. Graduado del U.S. Naval War College (NCC-97). Magíster en Ciencias, mención Administración, de la Universidad Salve Regina, Newport, R.I., y Magíster en Ciencias Navales y Marítimas, mención Geopolítica, de la Academia de Guerra Naval. Magno Colaborador de la Revista de Marina, desde 2010.

Sin duda, la muestra más evidente de nuestro compromiso con la cultura, es la creación del "Museo Marítimo Nacional", en reemplazo del Museo Naval y Marítimo de Valparaíso. Se trata del primer paso para un proyecto que va mucho más allá de un mero cambio de nombre, ya que involucra, además, una importante ampliación de sus instalaciones y expande su contenido museológico a toda la actividad marítima del país, a través de su historia.

Es así, que durante este Mes del Mar, quisiera invitarlos a ser parte de esta hermosa misión, participando en nuestras actividades que desarrollaremos a lo largo de todo el país, de manera que puedan conocer las labores de protección y conservación del Patrimonio Cultural, Ambiental y Acuático, que día a día realizamos en nuestra Institución.

Quisiera agradecer la asistencia de autoridades e invitados especiales, que con su presencia han dado el necesario realce a este significativo acto.

Antes de terminar mis palabras, quisiera invitar a este escenario al Sr. Director del Grupo Artístico "Bordemar", Don Jaime Barría, a Don Willy Bascuñán y a los académicos de la Universidad del Desarrollo, Marianne Stein, Armando Roa y Rómolo Trebbi, quienes con sus excelentes interpretaciones musicales inspiradas en nuestro mar, así como el coloquio con sus interesantes y acertadas reflexiones, titulado "Inspiraciones Mar Adentro", han dado vida a nuestro tema del Mes del Mar 2012: "El mar como fuente de inspiración cultural".

Con este significativo acto, doy por inaugurado el "Mes del Mar 2012" y los invito a disfrutar de un cóctel en el Hall Central del Centro de Extensión de la Universidad Católica, el que se encuentra ambientado en la temática de la Cultura del Mar, con arte de sus principales exponentes del ámbito literario y de la pintura, como lo son Francisco Coloane, Pablo Neruda, Salvador Reyes y Thomas Somerscales.

¡¡Muchas Gracias!!

* * *

¿ COSACOS...?

*J. Horacio Balmelli Urrutia**

Los cosacos o, kosak en idioma ruso, eran originalmente campesinos libres de las estepas del río Don y que se caracterizaron por su valentía para oponerse al feudalismo y del mismo modo a los intentos de invasión de los tártaros y los mongoles, a quienes siempre vencieron. Con esto se quiere señalar que se constituyeron en un gran ejemplo para la Europa Oriental, así como para el resto del mundo.

Se sabe de sus inicios a fines del siglo XVI y de su virtual término a comienzos del siglo XX cuando, pese a su enconada y firme resistencia, fueron lamentablemente diezmados por los bolcheviques que más tarde trasformaron su país e intervinieron en el mundo entero, contaminándolo con el marxismo.

No obstante lo anterior, la imagen de este gran pueblo ha seguido vigente hasta el día de hoy ya que además logró adoptar una formación militar que le permitió combatir con éxito en muchas batallas y de este modo, alcanzar un prestigio que está vigente actualmente y que por otra parte, ha servido para que algunos escritores publiquen obras sobre ellos.

Ahora bien, en Chile y particularmente en nuestra Institución, desde que existía el Cuerpo de Defensa de Costa, posteriormente conocidos como Artilleros de Marina y antes de cambiar su nombre a Cuerpo de Infantería de Marina, a sus soldados se les conoce como "cosacos", lo que no es en absoluto una forma de motejarlos jocosamente sino, muy por el contrario, de compararlos en muy buena forma con aquellos descendientes de esos valerosos soldados rusos que aún existen.

Como bien sabemos desde niños, nuestra historia destaca la heroica acción del Sargento 2º Artillero de Marina, Juan de Dios Aldea, quien saltó al abordaje del monitor *"Huáscar"* el 21 de mayo de 1879 en la rada de Iquique junto al Comandante de la Corbeta *"Esmeralda"*, don Arturo Prat Chacón, perdiendo heroicamente su vida.

Por todo esto, no nos cabe la menor duda que hoy nuestros Infantes de Marina llevan en su sangre genes de los afamados cosacos y por otra parte, que todos ellos constituyen una prestigiada fuerza naval que nos ha de asombrar cuando la Patria así lo demande.

* * *

* Capitán de Fragata LT (R). Destacado colaborador de la Revista de Marina, desde 1982.

CANTO A LAS GLORIAS NAVALES

*M. Teresa Barros Rothkegel**

Es el canto del mar que llora
tras el fulgor de la batalla
es la brisa marina que envuelve
la memoria de los caídos
es el día de Prat, Condell, Uribe
y muchos otros marinos
que naufragaron en los brazos del tiempo
son los nombres gloriosos
que dan nombre a la historia.
Son ellos marchando célebres
a través de la memoria.
Hoy mi alma se inclina
con preces con llanto con respeto
por esos hombres célebres
que a Chile su vida rindieron.

* * *

* Miembro del Círculo de Escritores de la V$^{ta.}$ Región.

EL MAR

*María Luisa García Tello**

Al estallar sus olas,
de belleza suma,
el mar colma mis quimeras,
salpicadas de espuma.

Su sonido universal
calma mis ensueños,
entrega su amistad,
humedece los sueños.

El eterno mar,
vive conmigo,
agitado o en calma,
lleva mi alma consigo.

El mar acoge a aquellos,
en Gloria de Dios,
cuyo ingrato destino
llevó al fondo sin voz.

El mar habla por ellos,
el mar habla por todos,
y pregunta cómo,
y porqué.

El mar, eterno y noble,
vive conmigo,
agitado o en calma
lleva mi alma consigo.

* * *

* Miembro del Círculo de Escritores de la V^ta. Región.

CAPITÁN DE NAVÍO IM DON CLAUDIO COLLADOS NÚÑEZ (Q.E.P.D). DIRECTOR DE LA REVISTA DE MARINA 1980-1995

*Jaime Sepúlveda Cox**

A través de esta líneas, la Revista de Marina rinde su póstumo homenaje de gratitud al Capitán de Navío Infante de Marina Don Claudio Collados Núñez (Q.E.P.D.), quien luego de servir a nuestro país como Subsecretario de Relaciones Exteriores y Embajador Representante Alterno ante la Organización de las Naciones Unidas, se desempeñó a partir de 1980 y por más de 15 años, como Director de nuestra antigua publicación.

Su gestión directiva, propia de un hombre que pertenece a esa selecta categoría intelectual constituida por los que aman el estudio y lo practican con devoción y seriedad, constituyó un aporte trascendente para la marcha y proyección de la Revista de Marina, la cual, anteriormente, a fines de la década del 70, enfrentaba una crisis que llegó a poner en peligro su existencia misma.

En efecto, a lo largo de los años, y casi insensiblemente, la Revista fue variando su contenido mediante la inclusión de una proporción creciente de traducciones de artículos y crónica extranjera, reduciendo notablemente las publicaciones nacionales de corte original. Asimismo, frente a las inquietudes intelectuales de los oficiales de la Armada, había nacido paralelamente, la Revista de la Academia de Guerra Naval, la cual se orientaba hacia los temas estratégicos, operativos, tácticos y técnicos relacionados más directamente con la actualidad nacional de esa época.

En esas especiales circunstancias, el Comandante Collados asume como nuevo Director, y de acuerdo a las orientaciones institucionales, se fija la compleja tarea de recuperar los ideales de los fundadores de la Revista de Marina; es decir, servir de medio para expresar las opiniones de la Oficialidad Naval con inquietudes sobre la realidad y futuro de la Armada y de las actividades marítimas en general, tanto en el país como en el resto del mundo. Así, la publicación podría perfeccionar su condición de depositaria de todo el legado cultural de la Institución, conservado y acrecentado paulatinamente al correr de la ininterrumpida publicación de sus volúmenes.

Para materializar tan difícil cometido, el Comandante Collados asumió las tareas de modernizar la publicación en su formato y contenido; dar término a las funciones que la Revista de Marina venía cumpliendo como Librería Naval; y, por sobre todo, centrar su quehacer en su objetivo original, asumiendo los temas que estaba cubriendo la Revista de la Academia de Guerra Naval, la cual cesó en sus funciones. Asimismo, para alcanzar las metas fijadas, el nuevo Director aplicó

* Director Revista de Marina.

estrictos criterios en cuanto a publicar sólo artículos originales e inéditos; a no publicar trabajos colectivos; a eliminar toda publicidad comercial; y, a proporcionar un amplio margen de libertad intelectual a sus colaboradores, estableciendo con claridad que los contenidos de los artículos representaban exclusivamente las opiniones de sus autores.

Estas medidas permitieron a la Revista de Marina recuperar el interés de sus lectores; volver a sus raíces como instrumento receptor y canalizador de las inquietudes intelectuales y profesionales de sus colaboradores; y, proporcionar un espacio donde la intelectualidad naval pudiera encontrarse para promover el progreso de la Institución a través del más antiguo y eficaz de los instrumentos: la discusión abierta, informada, honesta y respetuosa.

Ese es el principal legado que el Comandante Collados dejó a la Revista de Marina, el cual se ha mantenido sin variaciones hasta nuestros días. Su gestión, sin duda, permitió recuperar y acrecentar tendencias en nuestra línea editorial, donde, tal vez, la más importante, fue un claro énfasis en la cobertura del tema marítimo, sea en el campo más tradicional de las ciencias y técnicas navales, como en sus aspectos históricos, jurídicos, políticos y económicos. Igualmente, acogió con gran aliento los aportes literarios, la narrativa anecdótica y la crónica de la actualidad institucional y de la realidad naval internacional.

También resultó de gran importancia, a nivel de tendencia cultural, su decidido impulso a extender el ámbito de sus colaboradores y, muy especialmente, el de sus subscriptores. A este respecto, buscó en el plano institucional, persistentemente y con éxito, la incorporación de sectores importantes de su personal activo y en retiro, sin distingos de ninguna especie, para quienes estableció incentivos y distinciones especiales como los códigos de títulos por colaboraciones y por antigüedad en las publicaciones respectivas.

La obra del Comandante Collados mereció el reconocimiento, admiración y gratitud Institucional, siendo distinguido, al concluir su gestión como Director de la Revista de Marina, con la condecoración "Armada de Chile", en la orden de "Al Gran Mérito", por los señalados servicios prestados en la promoción de los valores e ideas que sustentan a la Marina de Chile.

Por todo ello, quienes integramos hoy la Dirección de la Revista de Marina, al cerrar la presente edición rendimos el justo homenaje de gratitud y recuerdo a nuestro ex Director, reconociendo que su valioso aporte al desarrollo y perfeccionamiento de la publicación, se ha transformado en el sello que la caracteriza y la prestigia en nuestro país y en el extranjero.

El Comandante Collados recibe la condecorción "Armada de Chile", en la orden de "Al Gran Mérito".

* * *

JUNIO 5

1823 El gobierno chileno facilita auxilio pecuniario a George Skyring para instalar una fábrica de jarcia en Santiago.

1879 El transporte "Loa" recala a Iquique conduciendo carbón y algunos pertrechos de los que en diversas ocasiones, el contraalmirante Williams Rebolledo solicitó al gobierno de La Moneda desde comienzos de la campaña marítima, especialmente el combustible requerido por sus buques. A ese momento de la guerra, la pérdida de la "Esmeralda" y los fallidos intentos por destruir la fuerza peruana comenzaban a minar el prestigio del comandante en jefe de la escuadra.

1885 Dando su pleno apoyo a la reciente creación del Círculo Naval (cuyos estatutos aprobó el presidente Jorge Montt el 19 de diciembre de 1894), y de la Revista en que se insertarán los artículos de interés para la profesión, el ministro de Marina, Carlos Antúnez, sugiere al comandante general dar facilidades a sus miembros para sesionar en el edificio sede de la Comandacia General de la Armada.

1898 El estado mayor de la Armada dispone que los cursos de Aspirantes a Oficiales en la III Zona Naval se reduzcan a 45 días, "siempre que los que a ella ingresen hayan hecho su servicio militar de tres meses en un cuerpo de línea".

1903 Se declara de uso único y exclusivo del apostadero naval de Talcahuano, la parte de dicho sector de la península de Tumbes comprendida entre la reja que al sur señala la entrada al puerto militar, y la línea que une por la parte norte los cerros con el rompeolas de Marinao.

1912 El teniente primero Edgardo von Schroeders se transforma en el primer chileno en volar en hidroavión, experiencia que realiza en Estados Unidos como pasajero de una aeronave norteamericana.

Visita a Puerto Belgrano en 1903. Durante la estadía de los cruceros "Blanco Encalada" II y "Chacabuco" III, el vicealmirante Jorge Montt sirvió de padrino para bautizar con el nombre del último buque, a una de las baterías costeras emplazadas en la base naval argentina.

* Del libro "La Marina de Chile día a día", del Capitán de Fragata IM (R) Enrique Merlet Sanhueza, Primera Edición. Octubre de 2007.

NAVAL

Ejercicio Unitas – Versión 2012.

Con el propósito de participar en la versión LIII del Ejercicio Unitas, entrenamiento que se desarrolló en el área de Callao, Perú, entre el 14 y 25 de mayo, zarpó desde Iquique el 11 de mayo pasado, el OPV 82 *"Toro"*, unidad que fue despedida por el Comandante de Operaciones Navales, Vicealmirante José Miguel Romero Aguirre.

El buque, junto a unidades representantes de las marinas del Perú, Estados Unidos, México, Panamá, Colombia y Ecuador, participó en ejercicios que buscan integrar procedimientos frente a situaciones marítimas comunes a todas las naciones, como la defensa hemisférica, el narcotráfico, terrorismo, control del tráfico marítimo y piratería, entre otros, recalando de regreso a su puerto base el 28 de mayo pasado.

• *Armada recepcionó dos nuevos helicópteros de rescate y transporte.*

Con una ceremonia presidida por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Edmundo González Robles, realizada el día 4 de mayo en la Base Aeronaval "Viña del Mar" en Concón, la Institución recepcionó oficialmente dos nuevos helicópteros modelo Súper Puma, destinados para operaciones de rescate y transporte de personal.

El Comandante de la Aviación Naval, Contraalmirante Arturo Undurraga Díaz, señaló que: "la Armada de Chile cumple hoy un importante hito en el proceso de modernización del poder aeronaval del país, al incorporar en su inventario dos helicópteros Súper Puma, que incrementarán las capacidades institucionales y el servicio al país y la sociedad, por cuanto las nuevas unidades están acondicionadas para operar bajo todo tipo de condición climática, contando para ello con equipos de visión nocturna y una mayor autonomía de vuelo, lo que les permitirá efectuar misiones a una mayor distancia y con más tiempo de permanencia en caso de eventuales rescates en mar abierto".

Al respecto, el Almirante González aseguró que esta adquisición es parte de un proyecto de largo aliento que responde a la necesidad de optimizar las capacidades institucionales de rescate oceánico, precisando que el alcance de estas unidades es de alrededor de 150 millas. "No sólo podemos llegar más lejos, sino que además podemos llevar mayor equipamiento médico. También son unidades multipropósito, pues sirven para transporte de pasajeros y patrullaje marítimo, de ser requerido", señaló.

• *Armada da inicio al Mes del Mar inspirado en la cultura y las letras.*

En el Centro de Extensión de la Pontificia Universidad Católica de Chile, y bajo el nombre de "El Mar, Fuente de Inspiración", fue inaugurado el 3 de mayo pasado, el Mes del Mar 2012. La ceremonia fue presidida por el Ministro de Defensa Subrogante, Óscar Izurieta Ferrer, y contó con la presencia de autoridades civiles, militares, invitados especiales y delegaciones de las Fuerzas Armadas y de Orden.

Tras la entonación del Himno Nacional, el Ministro de Defensa Subrogante hizo uso de la palabra destacando la

importancia del mar para nuestro país, y de la Armada de Chile a través de nuestra historia patria. Posteriormente, el acto contó con diferentes representaciones artísticas, iniciándose con la presentación musical del Grupo Borde Mar, integrado por profesores de música, que han realizado un trabajo de búsqueda de un lenguaje propio, mezclando la música folclórica con la de cámara y elementos de jazz y pop. Luego, se desarrolló la conversación denominada "Inspiraciones Mar Adentro" que sostuvieron los académicos Armando Roa, Marianne Stein y Romolo Trebbi, de la Facultad de Educación y Humanidades de la Universidad del Desarrollo, donde en forma coloquial se destacó la importancia del territorio marítimo para las diferentes culturas, desde la mirada mediterránea europea, cuna de la cultura occidental, hasta la visión del mar desde Chile. Tras ello, el afamado folclorista y cantautor chileno, Willy Bascuñán, interpretó cuatro temas que evocan al mar en toda su dimensión: "Austral", "Valparaíso", "Soy del Sur" y "Leyenda del 21 de mayo"; este último, junto a la Banda de Conciertos de la Armada. Finalmente, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Edmundo González Robles, invitó a reflexionar sobre el mar como una fuente de inspiración y estímulo creador de las artes en nuestro país y su nexo con nuestra identidad cultural, tras lo cual, la Gran Banda de la Armada interpretó el Himno Institucional "Brazas a Ceñir", con lo que se cerró el acto.

Por su parte, la Primera Zona Naval desarrolló, el 9 de mayo pasado, un acto cultural en el centro de extensión DUOC-UC, ubicado en el Palacio Cousiño en Valparaíso, con motivo del Mes del Mar 2012. En la oportunidad, su Comandante en Jefe, Vicealmirante Kenneth Pugh Olavarría, desarrolló la Exposición: "Valparaíso: Puerto Patrimonial", tras lo cual hizo entrega de la Carta "Líneas de Costa Históricas" al Alcalde de la Ciudad, Jorge Castro Muñoz, finalizando la ceremonia con la actuación de la banda de Conciertos de la Armada de Chile. Asimismo, la Quinta Zona Naval inauguró el Mes del Mar con una retreta brindada por su Banda Instrumental en la Plaza de Armas de Puerto Montt.

- ***Subjefe del Estado Mayor General de la Armada visita Perú.***

En el marco de los acuerdos de Estados Mayores entre la Armada de Chile y la Marina de Guerra del Perú, el Subjefe del Estado Mayor General de la Armada, Contraalmirante Kurt Hartung Sabugo, realizó, entre los días 30 de abril y 3 de mayo, una visita oficial a ese país para participar en la Ceremonia en conmemoración del 146º aniversario del Combate Naval del Dos de Mayo, la que recuerda la hazaña peruana al rechazar, con fuerzas de mar y tierra en el puerto de Callao, a una Escuadra española durante la guerra con ese país, en 1866.

El Contralmirante Hartung fue recibido por el Contraalmirante Eduardo Camino Michalik y el Agregado Naval de Chile en Perú, Capitán de Navío Claudio Yáñez Aguilera, y cumplió un nutrido programa de actividades ofrecido por la Marina de Guerra de Perú.

- ***Inicio del 57° Crucero de Instrucción del BE "Esmeralda".***

Al mediodía del 22 de abril, y con el Molo de Abrigo repleto de familiares y amigos de los integrantes de la dotación, zarpó desde Valparaíso el Buque Escuela *"Esmeralda"*, dando inicio a su 57° Crucero de Instrucción; el cual, por segunda vez en la historia, contempla dar la vuelta al mundo. En la oportunidad, la tripu-

lación fue despedida por S.E. el Presidente de la República, Don Sebastián Piñera Echenique, quien junto al Ministro de Defensa Nacional, Andrés Allamand Zavala, y otras autoridades e invitados especiales, navegó abordo de la Dama Blanca mientras se materializaba el track inicial rumbo al norte, interiorizándose de los detalles del crucero y presenciando una lucida maniobra velera llevada a cabo con gran precisión y rapidez.

El Crucero de Instrucción 2012 se extenderá por 260 días y su itinerario contempla visitar Isla de Pascua; Wellington en Nueva Zelanda; Sidney y Brisbane, en Australia; Benoa en la isla de Bali, Indonesia; Ciudad de Singapur en Singapur; Bombay, India; Haifa en Israel; Estambul, Turquía; Cádiz y Las Palmas en España; regreso a Sudamérica a través de Cartagena de Indias, Colombia; Guayaquil en Ecuador y arribo a Valparaíso el 6 de enero de 2013, totalizando casi 9 meses de navegación por los mares del mundo y el cruce de los canales de Suez y de Panamá, los dos más importantes del mundo. La dotación, al mando del Capitán de Navío Guillermo Lüttges Mathieu, está integrada por 321 tripulantes, dentro de los cuales 34 corresponden a personal femenino y 287 a personal masculino.

- ***Reunión de Crítica de la Patrulla Antártica Naval Combinada.***

En la ciudad de Ushuaia, entre los días 18 y 19 de abril pasado, se desarrolló la reunión de crítica de la Decimocuarta versión de la Patrulla Naval Antártica Combinada (PANC), operación que cada año realizan las instituciones navales de Chile y Argentina, con la finalidad de mantener la capacidad de búsqueda, rescate y preservación del medio ambiente en el continente antártico.

La mencionada reunión para evaluar la operación, fue presidida por el Comandante del Área Naval Austral de Argentina, Contraalmirante Pedro Leonardo Bassi, junto al Comandante en Jefe de la Tercera Zonal Naval de Chile, Contraalmirante José Miguel Rivera Sariego. La comitiva chilena estuvo integrada por el Jefe del Estado Mayor, Capitán de Navío Ivo Brito Sánchez; el Jefe de Operaciones, Capitán de Fragata Pablo Sepúlveda Rodríguez; y, el Teniente 1° Rodolfo Rodas Krause.

Cabe destacar que la PANC se realizó entre los meses de noviembre de 2011 y marzo de 2012, período en que participaron alternadamente el ATF *"Lautaro"* de la Armada de Chile y el ARA *"Suboficial Castillo"* de la Armada Argentina.

- ***Compañía de Oficiales de la Reserva Naval celebra un nuevo aniversario.***

En conmemoración del noveno aniversario de la creación de la Compañía de Oficiales de la Reserva Naval, el día 19 de abril pasado se desarrolló, en la Estación Naval Metropolitana, una ceremonia que fue presidida por el Jefe Estado Mayor General de la Armada, Vicealmirante Francisco Guzmán Vial, la cual contó con la presencia del Secretario General de la Armada, Contraalmirante Humberto Ramírez Navarro, junto a otras autoridades navales.

En la oportunidad, el Almirante Guzmán realizó una presentación en la cual informó, a los casi 100 reservistas asistentes, acerca de la situación actual de la Armada, así como los proyectos y desafíos institucionales del presente y del futuro mediato. Cabe destacar que durante el desarrollo de la actividad, el Teniente 1º RN Yates José Guzmán Farren, recibió una distinción institucional por su destacada participación en las filas de nuestra Reserva Naval.

- ***Visitas protocolares a Presidentes de la Cámara de Diputados y del Senado.***

El día 19 de abril pasado, en dependencias de la Presidencia de la Cámara de Diputados, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Edmundo González Robles, realizó una visita protocolar al nuevo Presidente de la Institución, el Diputado Nicolás Monckeberg Díaz, a quién felicitó por su nuevo cargo. En la ocasión se trataron diversos temas, entre los que destacó la completa disposición que tiene la Armada para apoyar las actividades de la Cámara. Al respecto, el Almirante González, señaló: "más que un saludo protocolar, también fue una muestra de apoyo a todas las actividades que la Cámara quiera realizar en nuestra región de Valparaíso, que podrían potencialmente contar con nuestra humilde ayuda, en actividades ya sea de tipo cultural o visitas profesionales".

Con anterioridad, el día 16 de abril, el Almirante Edmundo González Robles, junto al Comandante en Jefe del Ejército, General Juan Manuel Fuente-Alba Poblete, visitaron y realizaron los saludos protocolares al actual Presidente de la Cámara Alta, Senador Camilo Escalona Medina. La reunión tuvo como propósito dialogar sobre temas de Estado, de carácter institucional y mantener una relación de cooperación y de diálogo, tomando en cuenta la naturaleza del Senado y de las propias instituciones castrenses.

- ***Reunión de Estados Mayores con la Armada de Argentina.***

En Buenos Aires, entre los días 9 y 13 de abril, se efectuó la XXVII reunión de Estados Mayores entre las Armadas de Argentina y Chile, la cual estuvo encabezada por el Director de Organización y Doctrina, Comodoro de Marina VGM Alfredo Mario Blanco, del país anfitrión; y, por el Subjefe del Estado Mayor General de la Armada de Chile, Contraalmirante Kurt Hartung Sabugo. Integraron el grupo de trabajo por la Armada Argentina, el jefe de Políticas, Estrategia y Doctrina, Capitán de Navío VGM Gustavo Enrique Piccardo, y el jefe del Departamento Doctrina, Capitán de Navío Horacio Terribile. Por parte de la Armada de Chile participaron el Jefe del Departamento de Relaciones Internacionales, Capitán de Navío Rodrigo Ramírez Navarro; el Jefe del Departamento de Coordinación e Intereses Institucionales, Capitán de Navío Rodrigo Vega Contreras; y el Agregado Naval de Chile en Argentina, Capitán de Navío Eduardo Echeverría Parragué.

Al término de la actividad se señaló que el balance es muy positivo y que una vez más quedó demostrada la unión entre las Armadas de Argentina y Chile. Asimismo se resaltó el grado de apoyo y confianza mutua y el alto nivel de compatibilidad entre ambas instituciones, lo que permitió tratar diversos temas de interés común y avanzar en la elaboración de un compendio de los acuerdos que se han firmado hasta el momento.

- ***Comandante en Jefe de la Armada fue condecorado en Turquía.***

En el marco de una visita oficial a la República de Turquía efectuada por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Edmundo González Robles, el día 2 de abril pasado fue distinguido con la condecoración "Orden al Mérito de las Fuerzas Armadas de la República de Turquía", la cual le fue impuesta por el Jefe del Estado Mayor Conjunto, General del Ejército Necdet Özel. La actividad se llevó a cabo en el cuartel del Estado Mayor Conjunto en Ankara y contó con la presencia del Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales, Almirante Emin Murat Bingel y del Embajador de Chile en Turquía, Almirante Jorge Patricio Arancibia Reyes.

En la oportunidad, el General Özel destacó las cualidades profesionales y la trayectoria del Almirante González, así como los lazos de amistad entre ambas Armadas. Por su parte, el Comandante en Jefe de la Armada de Chile, durante su discurso de agradecimiento señaló que "nos une el respeto histórico por los célebres antepasados que a cada uno nos marcan y la trayectoria del honor que a ambos nos caracteriza".

- ***Campaña Antártica 2011-2012: Más allá del Círculo Polar Antártico.***

Después de cinco meses de operaciones, el Rompehielos *"Óscar Viel"* perteneciente a la Tercera Zona Naval, recaló el 31 de marzo pasado a Punta Arenas, dando fin a la 66º Campaña Antártica. La versión recién finalizada, fue considerada una de las más australes por sobrepasar el Círculo Polar, navegando un total de 27.000 millas. Así lo expresó el Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval, Contraalmirante José Miguel Rivera Sariego, en una conferencia de prensa que contó con la participación del Director del Instituto Antártico Chileno (INACH), José Retamales; del Comandante del Rompehielos *"Óscar Viel"*, Capitán de Navío, Manuel Silva Terán; y del Comandante del Remolcador *"Lautaro"*, Capitán de Corbeta Rodrigo Arancibia Pascal.

Cabe destacar que uno de los principales hitos de esta Campaña, fue realizar en el Mar de Bellingshausen, a los 91 grados Weste de longitud, la medición de la plataforma continental, definida como el área submarina constituida por el lecho y el subsuelo a lo largo de la prolongación natural del territorio, lo que se efectuó mediante el sonar multihaz del "Viel" que permitió obtener los datos batimétricos -o de profundidad oceánica- en una imagen 3D utilizable en la confección de nuevas cartas náuticas. En la oportunidad, el Comandante Silva entregó un balance acerca del detalle de carga transportada desde y hacia el continente blanco, durante las siete comisiones efectuadas. Al respecto señaló: "Desde el 18 de octubre al 31 de marzo, el Rompehielos trasladó a 310 personas y movilizó 864,7 toneladas de carga, equivalentes a 50 contenedores, a bases chilenas y extranjeras, como Ecuador, Alemania, República Checa, China y Corea". Asimismo, el Rompehielos de la Armada transportó a más de 70 investigadores junto a sus equipos, para desarrollar la 48º Expedición Científica Antártica de INACH.

Finalmente, el Director del Instituto Antártico manifestó que "por el tipo de proyectos este año navegamos aguas tremendamente difíciles por la cantidad de hielo, como fue el Mar de Weddell, a la altura de Isla Ross, para alcanzar a ejecutar los 24 proyectos en áreas tan variadas como los péptidos antimicrobianos producidos por bacterias; la evolución geológica en Isla Ross; la diversidad de la meiofauna; y los vectores de patógenos para pingüinos, entre otras".

- ***Participación de la Armada en FIDAE-2012.***

Durante la semana del 26 al 31 de marzo pasado, se desarrolló la Feria Internacional del Aire y del Espacio, Fidae-2012, encuentro que reunió a 40 países y que presentó más de 500 stands que exhibieron distintos elementos de alta tecnología en el área de la aviación, la seguridad y la defensa. En la oportunidad, la Armada de Chile estuvo presente con un stand en conjunto con Asmar, y mostró a los visitantes distintas facetas de sus actividades profesionales.

En primer término, la Aviación Naval exhibió el helicóptero Eurocopter/Aerospatiale SA365F Dauphin II, cuya principal misión reside en tareas de búsqueda y salvamento, enlace y de policía marítima. Asimismo, se presentó un avión PC-7 Pilatus, utilizado para entrenamiento de pilotos navales y para apoyo aéreo estrecho. Por su parte, la Dirección de Ingeniería de Sistemas Navales mostró un proyecto para construir un Sistema Automático de Captura de Helicóptero en las unidades a flote, el cual fue desarrollado por la Universidad de Concepción, así como el diseño de un Sistema de Vigilancia y Control de alarmas para la planta propulsora de los Patrulleros de Servicio General. Finalmente, la Dirección del Territorio Marítimo y Marina Mercante presentó tres importantes innovaciones destinadas a optimizar la navegación y las comunicaciones, en tanto que, la Dirección de Programas, Investigación y Desarrollo de la Armada, mostró una aeronave no tripulada para misiones de reconocimiento diurno y nocturno, transportable y de vuelo automático basado en GPS y sensores integrados, el cual desarrolló con la Industria Nacional.

- ***Apoyo Naval en Tareas que permitieron ubicar Avión Siniestrado.***

Con el objetivo de cooperar en la planificación de las labores de rebusca que permitieron encontrar el avión ambulancia Beechcraft BE 300, matrícula CC-AEB de empresa INAER Helicopter Chile S.A., siniestrado con ocho pasajeros a bordo mientras cubría la Ruta Punta Arenas-Santiago, el día 23 de marzo pasado se trasladó hasta Puerto Aguirre el Comandante en Jefe de la Quinta Zona Naval, Contraalmirante Rodrigo Álvarez Aguirre. En el lugar, el Contraalmirante Álvarez junto al Comandante en Jefe de la III[a] Brigada Aérea, General de Brigada (A) Juan González Silva, efectuaron la coordinación y planificación de las tareas de búsqueda, las que fueron apoyadas logísticamente y con Unidades a Flote por la Quinta Zona Naval, en un área delimitada en 170 kilómetros cuadrados.

Junto a los medios de la Fuerza Aérea de Chile, participaron en la operación un Helicóptero Naval HH-65 Dauphin, perteneciente al Destacamento Aeronaval de la Quinta Zona Naval; el PSG *"Ortiz"* como apoyo logístico; y, la Lancha Patrullera Costera, LPC *"Bravo"*, otra rápida tipo *"Arcángel"* y el Patrullero de Servicios Generales, PSG *"Contramaestre Micalvi"*, unidades que materializaron la rebusca marítima.

VISITAS

• *Ministro de Defensa de Turquía visita reparticiones navales en Valparaíso.*

En el marco de su visita oficial a nuestro país, el Ministro de Defensa de Turquía Ismet Yilmaz, visitó el 11 de mayo pasado diversas reparticiones navales del área de Valparaíso. En la oportunidad, fue recibido por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Edmundo González Robles y asistió a una conferencia sobre la Armada efectuada por el Subjefe de Estado Mayor General, Contraalmirante Kurt Hartung Sabugo. Asimismo, el Ministro Yilmaz recorrió el edificio Armada de Chile, dirigiéndose luego al Molo de Abrigo para visitar la fragata *"Almirante Lynch"*, a bordo de la cual pudo interiorizarse del funcionamiento de la Escuadra Nacional.

La visita del Ministro Ismel Yilmaz se enmarca en la intención del gobierno de Turquía por estrechar relaciones con diversos países sudamericanos. En ese contexto, se reunió el 10 de mayo en Santiago con el Presidente Sebastián Piñera y con el Ministro de Defensa Andrés Allamand, con quien suscribió un "Memorando de Entendimiento sobre Cooperación en Industria de Defensa" entre ambas naciones. Asimismo, visitó también el Centro Conjunto de Operaciones de Paz en Chile (CECOPAC), donde pudo interiorizarse de la participación chilena en misiones de paz internacionales, entre ellas Haití, en la cual la Armada nacional tiene un importante despliegue.

• *Comandante de la Cuarta Flota Estadounidense visitó Base Naval Talcahuano.*

En el marco de una visita oficial a la Armada de Chile, el Comandante de la Cuarta Flota de la Armada de los Estados Unidos, Contraalmirante Kurt W. Tidd, concurrió el día 17 de abril, a la Base Naval Talcahuano. A su llegada a las instalaciones navales, recibió los honores de ordenanza en el frontis del edificio de la Comandancia en Jefe de la Segunda Zona Naval, donde fue recibido por el Comandante en Jefe de la IIª Zona Naval, Contraalmirante Matías Purcell Echeverría, con quien sostuvo una reunión protocolar.

Su programa también contempló una visita a la Fuerza de Submarinos, donde se reunió con el Comandante en Jefe de esta fuerza operativa, Contraalmirante Osvaldo Schwarzenberg Ashton, junto a quien recorrió las dependencias de este mando, interiorizándose sobre su historia y actividades profesionales, observando además las obras de reconstrucción que se están desarrollando en el borde costero de la Base Naval.

- ***Reunión A bordo de Embajadores de países que visitará el BE "Esmeralda".***

Al mediodía del 10 de abril pasado, se reunieron a bordo del Buque Escuela *"Esmeralda"*, algunos embajadores de las naciones que visitará la Dama Blanca durante el LVII Crucero de Instrucción. En la oportunidad estuvieron presente los representantes de Ecuador, Francisco Borja Cevallos; de India, Pradeep Kumar Kapur; de Israel, David Dadonn; de Indonesia, Aloysius Lele Madja; de España, Iñigo De Palacio; y de Turquía, Hayati Güven.

El encuentro obedeció a una invitación realizada por el comandante de la unidad, Capitán de Navío Guillermo Lüttges Mathieu, quien previamente visitó a cada uno de ellos para expresar sus saludos.

- ***Delegación Ministerial de Alemania se reunió con Autoridad Marítima Nacional.***

Durante los días 26 y 29 de marzo, una comitiva de la Dirección General de Vías Navegables y Navegabilidad, dependiente del Ministerio Federal de Transporte, Obras Públicas y Urbanismo de Alemania, integrada por Reinhard Klingen, Director General de Vías Navegables y Navegación; Peter Escherich, Jefe de División WS 20 - Política Marítima Internacional y de la Unión Europea; y, Gerd Juergen Scholz, Jefe de División WS 22 - Policía Marítima, Preparación y Respuesta ante Emergencias Marítimas, Servicios de Pilotaje e Investigación de Accidentes Marítimos, participaron en diversas reuniones técnicas con los representantes de los distintos ámbitos de acción del Servicio Litoral.

Durante la primera cita, el Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, Vicealmirante Enrique Larrañaga Martin, les brindó la bienvenida al país y destacó la importancia del encuentro internacional. En la ocasión, el Jefe del Departamento de Asuntos Internacionales, Capitán de Fragata LT Carlos Salgado Riveros, expuso los ámbitos de acción de DIRECTEMAR y los proyectos que se están realizando a lo largo del país en el área de infraestructura, medios navales y tecnológicos. Asimismo, el Director de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR), Contraalmirante LT Iván Valenzuela Bosne, y el Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente (DIRINMAR), Contraalmirante LT Guillermo Silva Gajardo, recibieron a la delegación alemana en el Complejo del Faro Punta Ángeles ubicado en Playa Ancha, Valparaíso, oportunidad en que expusieron sus funciones y escenarios del quehacer marítimo.

CONSTRUCCIÓN NAVAL, TECNOLOGÍA E INSTALACIONES

- ***Avance de un 65 % en el Buque "Cabo de Hornos".***

Tras completarse recientemente un avance de un 65 % en la construcción del *"Cabo de Hornos"*, buque científico de 74,1 metros de eslora y 15,6 metros de manga construido en Asmar-Talcahuano, se ha anun-

ciado su inauguración y puesta en servicio durante el primer trimestre de 2013. Como se recordará, en enero del año pasado la nave fue rescatada tras once meses varada en los muelles de Asmar-Talcahuano, producto del terremoto y maremoto de febrero del 2010, en momentos que éste llevaba un 25% de avance en su construcción.

En la actualidad se encuentran unos 130 profesionales trabajando en terminar de reparar los daños por US$ 15 millones que dejaron los golpes del casco contra los muelles y el agua que inundó el equipamiento que tenía instalado hasta ese momento. Dentro de los trabajos efectuados se encuentran el cambio de 30 toneladas de acero en la tarea de desabollar la embarcación y reparar las deformaciones de su proa. También se instalaron cañerías, cables eléctricos y ductos de ventilación, y se avanza en los trabajos internos, como la habitabilidad para las 68 personas que transportará, 25 científicos y una dotación de 43 tripulantes.

Cabe destacar que el *"Cabo de Hornos"*, que fue diseñado por la empresa noruega Skipsteknisk, será una de las cuatro naves más modernas de su tipo en el mundo, en virtud de los equipos que se instalarán a bordo, entre ellos sensores, ecosondas y laboratorios de última tecnología, los cuales permitirán desarrollar estudios oceanográficos y pesqueros, estudiar la presencia de hidratos de gas o el movimiento de las placas tectónicas, así como realizar un mapeo submarino hasta los 11 mil metros, y capturar pesca para muestreo y análisis.

Su puesta en operaciones es un anhelo para la comunidad científica que anteriormente contaba con el AGOR *"Vidal Gormaz"*, un viejo buque construido en 1965, que llegó a Chile en 1992 desde Estados Unidos y que debió ser dado de baja en agosto de 2010.

TERRITORIO MARÍTIMO, HIDROGRAFÍA Y OCEANOGRAFÍA

• *Director del SHOA elegido como Vicepresidente de la XVIII Conferencia Hidrográfica Internacional.*

El 23 de abril, la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) inauguró oficialmente la XVIII Conferencia Hidrográfica Internacional, con la presencia del Príncipe Alberto de Mónaco, en el Auditorium "Rainier III". En la conferencia participaron como representantes de nuestro país, el Director del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), Capitán de Navío Patricio Carrasco Hellwig, y el Jefe del Departamento de Hidrografía, Capitán de Corbeta Felipe Barrios Burnet.

En la ocasión, el Director del SHOA fue elegido Vicepresidente de la Conferencia, al ser propuesto por el representante del Reino Unido y respaldado por las delegaciones de Australia, Canadá, España y Turquía. La nominación fue aceptada por aclamación de toda la Asamblea, en la cual además se encontraban presentes diversas autoridades y más de 300 delegados, incluidos los hidrógrafos de cada país que representan a los 80 Estados miembros de la OHI, junto con delegados de otras organizaciones.

Cabe destacar que la citada nominación significa para Chile un reconocimiento a su trayectoria y contribución hacia la OHI, pues Chile participa de ella desde su creación, en 1921, como miembro fundador junto a otros 18 países, y constituye la segunda oportunidad en la historia de la Organización que Chile recibe este reconocimiento.

• *Personal Naval rescata a tripulantes brasileños a bordo de un Yate en la Antártica.*

Después de recibir el 4 de abril pasado una llamada de emergencia radial del yate brasileño *"Mar Sem Fim"*, donde el Capitán de la embarcación solicitaba asistencia y apoyo para evacuar a su tripulación debido a las difíciles condiciones climáticas del lugar, la Capitanía de Puerto de Bahía Fildes, ubicada en Isla Rey Jorge en la Antártica, al mando del Capitán de Fragata LT Eduardo Rubilar Mancilla, procedió a efectuar la evacuación de los cuatro tripulantes para posteriormente trasladarlos hasta las dependencias de la Armada, con el fin de brindarles alojamiento y alimentación en espera de mejores condiciones meteorológicas. El yate, que quedó fondeado en la Bahía, naufragó el 8 de abril debido a una compresión de hielos y a las adversas condiciones climáticas.

• *Taller "Contaminación" del Comité Oceanográfico Nacional.*

En las dependencias de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR), se realizó el 27 de marzo pasado, el primer Taller del Grupo de Trabajo de Contaminación Marina (GT-CMA) del Comité Oceanográfico Nacional (CONA). El objetivo principal fue dar a conocer las actividades y trabajos de mayor relevancia que desarrollan tanto la Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR), como los investigadores y asesores de otras instituciones y universidades orientados a tareas para facilitar la mantención del Medio Ambiente Acuático y, en particular, para evitar la Contaminación Marina.

Entre las presentaciones realizadas por parte de la DIRECTEMAR, destacaron "Fiscalización y Evaluación Ambiental", "Combate a la Contaminación por Hidrocarburos", "Programa de Observación al Ambiente Litoral" y "Convenio Internacional de Aguas de Lastre". La consultora Proceanic (Grupo IASA), expuso sobre la "Estandarización de Técnicas de análisis de laboratorio para parámetros ambientales en matrices de agua de mar, sedimentos marinos y biota" y, finalmente, un representante de la Dirección de Medio Ambiente y Asuntos Marítimos (DIMA) del Ministerio de Relaciones Exteriores, dio a conocer aspectos fundamentales del quehacer de la Dirección.

Cabe destacar que el CONA es un organismo público cuya principal función es la de coordinar a las instituciones que efectúan investigación y actividades relacionadas con las Ciencias del Mar en Chile y se encuentra formado por 28 instituciones, entre ellas prestigiosas Universidades, el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), el Instituto de Fomento Pesquero (IFOP) y el Instituto Antártico Chileno (INACH), entre otros.

• *Taller "Protección marítima: evaluación y gestión del riesgo".*

El Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile y la Secretaría Ejecutiva del Comité Interamericano Contra el Terrorismo (CICTEC) de la Organización de Estados Americano (OEA), con la colaboración de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, efectuó entre el 27 y 29 de marzo pasado en el salón auditorio de la Empresa

Portuaria Valparaíso, el Taller "Protección Marítima: Evaluación y gestión del riesgo". En representación de la Autoridad Marítima de Chile, participó en la actividad el Capitán de Navío LT Erwin Miranda Leyton, Jefe del Departamento de Policía Marítima y Prevención de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, quién además expuso sobre la Evaluación y Manejo de Riesgos en Seguridad Marítima en Chile. La actividad finalizó con un ejercicio que contó con el establecimiento de un mecanismo para la coordinación y gestión de la seguridad en una instalación portuaria, con la misión de velar por el cumplimiento de las leyes y gestionar las amenazas y riesgos existentes en la misma.

- ***Seminario de Búsqueda y Salvamento Marítimo en Puerto Montt.***

Un total de treinta y cinco Oficiales de la Quinta Zonal Naval se dieron cita los días 21 y 22 de marzo pasado en el "Seminario Search and Rescue (SAR)", realizado por el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo en dependencias de la Base Naval Puerto Montt. La iniciativa tuvo como objetivo mantener capacitados y coordinados a todos los actores que participan tras activarse una alerta SAR.

La actividad estuvo a cargo del Jefe del Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo, Capitán de Navío LT Víctor Ruiz Fernández, quien además realizó un completo y amplio análisis del panorama de la jurisdicción nacional, respecto a las etapas y estamentos que intervienen en una operación de búsqueda y salvamento en las respectivas Zonas Navales, Gobernaciones Marítimas, Capitanías de Puertos, así como los medios terrestres, marítimos y aéreos.

DEPORTES NÁUTICOS

- ***Regata Glorias Navales y última fecha del Nacional VTR Oceánico 2011-2012.***

El día 13 de mayo pasado concluyó la Regata Glorias Navales, la cual correspondió a la duodécima y última fecha del Nacional VTR Oceánico 2011-2012, el certamen náutico más importante y de mayor convocatoria del país. En la oportunidad, la flota rindió un homenaje náutico a la Armada de Chile, con dos regatas barlovento-sotavento para todas las categorías.

Los vencedores de la competencia en la categoría Soto 40 fueron *"Movistar"*, de Ramón Eluchans, seguido de *"Santander"*, de Jorge Araneda, y de *"VTR"*, de Ignacio González. En tanto, en IRC 1-2, se impuso *"Mitsubishi"*, de Horacio Pavez, seguido de *"Supremo III"*, de Luis Cambiaso, y de *"Reina María Isabel"*, de la Escuela Naval Arturo Prat, al mando de Carlos Risso.

En IRC 3 el ganador fue *"Aquiles II"*, de Emilio Barayon, escoltado por *"Corona"*, de Rodrigo Oyanedel, y *"Caleuche"*, de la Escuela Naval, capitaneado por Gerard Novion. En IRC 4-Clásicos, el vencedor fue el yate local *"Meulen II"*, de Alejandro Osorio, seguido por *"Fragata"*, de la Escuela Naval, al mando de Rodrigo Sepúlveda, y por *"Osadía"*, de Antonio Manterola.

Finalmente, en la serie J-24 celebró en calidad de invicta la única tripulación femenina del torneo, *"Quique"*, de la Escuela Naval, capitaneado por Aurelia Zulueta, seguido por *"Corralero"*, de Felipe Bunster, y *"Pasiona"*, de Karsten Schneider.

- ***Regata Glorias Navales 2012 en la Bahía de Concepción.***

A las 12:10 horas del 5 de mayo, a la misma hora en que se hundiera la Corbeta "Esmeralda" en 1879, un cañonazo de saludo resonó en el muelle Huáscar dando inicio a la Regata Glorias Navales 2012, con la cual los deportistas náuticos de la Región del Bío Bío rindieron homenaje a los héroes de Iquique.

Las coloridas velas de una veintena de embarcaciones, divididas en las categorías IMS, Clásicos, J-24 y general, dieron marco a una nueva versión de la Regata Glorias Navales que fue organizada por la Comandancia en Jefe de la Segunda Zona Naval y coauspiciada por la Universidad Católica de la Santísima Concepción, Universidad Tecnológica Inacap, Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR), el Departamento de Obras y Construcciones de la Segunda Zona Naval, Indura y Náutica Toramar.

Terminada la competencia, en la categoría clásico los ganadores fueron los yates *"Camanchaca"* y *"Apostadero"*, con el primer y segundo lugar respectivamente, ambos representantes de la Comandancia en Jefe de la Segunda Zona Naval. En IMS A, en tanto, el primero lugar lo obtuvo la embarcación *"Fantasma III"* y el segundo lugar fue para el *"Cormorán"* de la Escuela de Grumetes "Alejandro Navarrete Cisterna". En IMS B, triunfó el yate *"Stella Maris"* de Asmar Talcahuano, seguido por *"Anna Pink"* de la Escuela de Grumetes "A.N.C.". En la categoría J-24, el segundo lugar fue para *"Guamblin"* y el primer lugar para el yate *"Condestable"*, de la Comandancia en Jefe de la Segunda Zona Naval.

La regata Glorias Navales correspondió a la última fecha del campeonato de apertura de la Asociación de Vela de la Región del Bío Bío. Por ello, se premió a las tripulaciones de los yates *"Condestable"*, *"Guamblin"* y *"Contramaestre"*, quienes obtuvieron el primer, segundo y tercer lugar respectivamente. Finalmente, el premio cinta azul fue para el yate *"Fantasma III"* y la distinción espíritu marinero para la tripulación del *"Ondina"*.

- ***Armada recibe a kayakista alemana.***

El día 3 de mayo, llegó hasta el Muelle Prat en Valparaíso, la kayakista alemana Freya Hoffmeister, para finalizar la primera etapa del tour "The Second Continent, Sudamérica 2011-2014 by Thule". La deportista de 47 años de edad, fue recibida por el Jefe del Estado Mayor de la Primera Zona Naval, Capitán de Navío Fernando Román Fariña, y por el Capitán de Puerto de Valparaíso, Capitán de Fragata LT Antonio Garriga Varela, quienes le dieron la bienvenida.

En la ocasión, el Comandante Garriga señaló que "como Capitanía de Puerto de Valparaíso, efectuamos el dispositivo de recepción y estamos muy alegres de fomentar los deportes náuticos; ella es una persona que se destaca por los deportes y que ha sido un aporte realizando una larga travesía en nuestro territorio". Cabe destacar que su desafío de circunnavegar Sudamérica lo inició en septiembre del año pasado en Buenos Aires y durante el verano cruzó el Estrecho de Magallanes, incluido el Golfo de Penas. En Valparaíso, concluyó la primera etapa de su circuito y en tres meses más reanudará esta travesía con la segunda etapa.

- ***Competencias Sudamericano Soto 40 y Nacional VTR Oceánico.***

Frente al Club de Yates Higuerillas en Concón, concluyó el día 15 de abril pasado el Campeonato Sudamericano de Veleros Soto 40 y la 11ª y penúltima fecha del Nacional VTR Oceánico 2011-2012, Trofeo "Pedro Arrieta Gurruchaga". De esta forma, en el Sudamericano S40, acumulado de las 9 regatas (1 descarte), *"Pisco Sour"*, de Bernardo Matte, timoneado por el seis veces ganador de Chiloé, Pablo Amunátegui, sumó 25 puntos negativos (2 triunfos parciales), seguido por otro compatriota, *"Claro"*, de Dag von Appen, con 29 (2 victorias); y el brasileño *"Lancer Evo"*, de Eduardo Souza, con el italiano Vasco Vascotto, 18 veces campeón mundial, como táctico, con 31 (2 triunfos). Los escoltaron el brasileño *"Crioula 2"*, de Renato Plass, y el chileno *"Entel"*, de Per von Appen, ambos con 41.

Por otra parte, en la 11ª y penúltima fecha del Campeonato Nacional VTR Oceánico 2011-2012, el torneo más importante y de mayor convocatoria del país, se puso en disputa el Trofeo "Almirante Pedro Arrieta Gurruchaga", en memoria de quien fuera por muchos años Presidente del Comité de Regatas de la Competencia "Off Valparaíso" y entusiasta impulsor de los deportes náuticos. El vencedor fue el Yate *"Caleuche"*, capitaneado por Gerard Novion, ganador de la serie IRC 1-2-3, con 8 puntos, escoltado por *"Corona"*, de Rodrigo Oyanedel, con 13; y por *"Aquiles"*, de Emilio Barayon, con 14.

En IRC 4, en tanto, *"Quique"*, al mando de Aurelia Zulueta, se impuso en calidad de invicto, con 4 unidades, por delante de *"María Gloria"*, de Alberto Aldea, con 10; y *"Fragata"*, también de la Escuela Naval, capitaneado por Rodrigo Sepúlveda, con 13. En IRC 1-2 resultó vencedor el yate *"Reina María Isabel"*, bajo las órdenes de Carlos Risso, también en condición de invicto, con 4; superando a *"Supremo III"*, de Luis Cambiaso, con 9; y a *"Revi D"*, de Alejandro Denham, con 11. Finalmente, en la división Beneteau 36.7, resultó vencedor *"Perla Negra"*, de Patricio Mena, con 7; seguido por *"Corona"*, de Rodrigo Oyanedel, con 8; y por *"Quatrero"*, de Alfonso Reuter, con 12.

- ***Armada brindó apoyo a la "Tantauco Exploration Race".***

Durante los días 5, 6 y 7 de abril se desarrolló la segunda versión del evento deportivo "Tantauco Exploration Race 2012", que se llevó a cabo en la Bahía de Quellón y en los Lagos Chaiguata y Chaiguaco, emplazados dentro del Parque Nacional Tantauco en Quellón.

En la oportunidad, y con el propósito de cubrir todo el desarrollo marítimo y lacustre de la competencia, la LSG *"Antofagasta"* y la LSR *"Queitao"*, junto a otros medios navales, brindaron apoyo de seguridad a los participantes, lo que les permitió sumarse al dispositivo que materializó la pronta ayuda para el rescate del equipo representante de la República Checa, que al iniciar la etapa de Kayak en Lago Chaiguata no pudo continuar producto de la fuerte lluvia y frío que reinaban en el sector. En esta versión de "Tantauco Exploration Race", participaron 16 equipos tanto nacionales como extranjeros, los cuales debieron

demostrar todas sus habilidades y destrezas deportivas en "Trekking", "Mountain-bike" y "Kayak".

- ***Velero español de Regata Volvo Ocean Race sufre desperfecto en Cabo de Hornos.***

Sólo tres de los seis veleros que compiten en la Regata Volvo Ocean Race 2011-2012 surcaron el mítico Cabo de Hornos, pudiendo ser vistos el día 30 de marzo pasado los yates *"Puma"* de Estados Unidos, el *"Telefónica"* de España y el *"Groupama"* de Francia, como parte de la quinta etapa en competencia. El vencedor de la etapa fue el *"Groupama"*, el cual cruzó el Cabo de Hornos bajo un fuerte temporal, mientras que el *"Puma"* lo hizo más tarde. Por su parte, el Yate *"Telefónica"*, sufrió daños en su proa producto del oleaje, por lo que sus tripulantes debieron realizar reparaciones de emergencias para continuar en competencia, a su vez que la Armada de Chile, a través de la Tercera Zona Naval dispuso de inmediato el despegue de un avión de exploración naval P-111 junto al zarpe de la Lancha de Servicio General, LSG *"Alacalufe"*, con el fin de prestar la ayuda correspondiente. Producto de lo anterior, y a primera hora del 30 de de marzo, el yate español concurrió a las islas Wollaston, en el Parque Nacional de Cabo de Hornos, con la finalidad de concluir las reparaciones.

Finalmente, cabe destacar que la regata Volvo Ocean Race (VOR) es considerada una de las pruebas marineras más extremas del mundo. Comenzó su primera etapa en Alicante, España, el 29 de octubre del año pasado, y tiene previsto terminar la séptima fase y final en el puerto de Galway de Irlanda el 7 de julio próximo.

- ***Yate "Quique" de la Escuela Naval se destaca en Regata Marval Racing Cup.***

Con viento promedio de 7 nudos y un clima ideal para la navegación de la veintena de embarcaciones en competencia, el día 25 de marzo pasado concluyó en el Club de Yates de Quintero la 3ª fecha de la Marval Racing Cup, el circuito náutico del Litoral Central que organizan el club de yates local y su similar de Papudo, permitiendo de esta forma la disputa de dos recorridos barlovento-sotavento de cuatro piernas cada uno para todas las clases participantes.

Contabilizando las cinco pruebas en la clase J-24, el vencedor fue el yate *"Quique"*, de la Escuela Naval, capitaneado por Sebastián Riffo, escoltado por *"Komiza II"*, de Marcos Bartucevic y *"Bribón"*, de Pablo lensen. En IRC 3-4, *"Xanadú"*, de Mario Sepúlveda, se impuso a *"Lluhay"*, de Hiroshi Kanda. Tercero resultó *"Marítima Valparaíso"*, de Nelson Matus, seguido por *"Fragata"*, de la Armada de Chile, al mando de Rodrigo Sepúlveda. En la tabla IRC General el podio fue para *"Quique"*, *"Komiza II"* y "*Xanadú*", respectivamente, mientras que el Premio *"Cinta Azul"*, para el velero más rápido de la flota oceánica, recayó en *"Marítima Valparaíso"*.

En la serie Monotipos, la más numerosa de la fecha y en la que se concentran los timoneles adolescentes y jóvenes, confirmó su favoritismo *"Terrible Pollo"*, de Eliecer Morales, escoltado por *"05"*, de Francisco González, de la Escuela Naval y

"Madre Superiora", de Juan Jaque. Finalmente, en Optimist, categoría reservada a los menores de 15 años, se impuso *"Dragón Rojo"*, de Jorge Martínez, por sobre *"Kraken"*, de Daniel Robles y *"Exótico"*, de Nicolás Valenzuela.

- ***Destacada Participación Naval en la regata Hermandad de la Costa en Talcahuano.***

En la bahía de Concepción, el día 24 de marzo pasado se desarrolló la regata Hermandad de la Costa, competencia náutica organizada por la Asociación Regional de Vela del Bío Bío, la cual contó con la participación de trece embarcaciones deportivas, las que participaron en un track de aproximadamente 12 millas, con marcas fijas, dividiéndose en las categorías IMS A, IMS B, J-24 y clase general. En la categoría IMS A, resultó vencedor el yate *"Maillén"*, seguido de *"Cormorán"*, de la Escuela de Grumetes. En la categoría IMS B, los yates destacados fueron el *"Anna Pink", "Arcturus"* y el *"Cabo Tamar"*, con el primer, segundo y tercer lugar respectivamente, siendo el primer y tercer puesto para embarcaciones representantes de la Armada de Chile.

En la categoría J-24 se impusieron los yates de la Comandancia en Jefe de la Segunda Zona Naval, *"Contramaestre"*, que se caracteriza por tener una tripulación integrada por tres niños, y el *"Condestable"*, en el primer y segundo puesto, seguido en tercer lugar por el *"Guafo"* de la Escuela de Grumetes; embarcaciones que además obtuvieron la misma ubicación en la categoría general.

CULTURA NAVAL Y MARITIMA

- ***97º Aniversario del Museo Marítimo Nacional.***

Con una ceremonia presidida por el Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval, Vicealmirante Kenneth Pugh Olavarría, y que contó con la presencia del Secretario General de la Armada, Contraalmirante Humberto Ramírez Navarro; del Director Regional de Sernatur, Milos Miskovic, del Director General del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, General de Aviación Ricardo Gutiérrez Alfaro, miembros del Alto Mando Naval e invitados especiales, el Museo Marítimo Nacional conmemoró el 8 de mayo pasado, su 97º aniversario.

En la oportunidad, el Director de la entidad, Contraalmirante IM Cristián del Real Pérez, destacó distintos hechos ocurridos en la casi centenaria historia del centro cultural, desde sus inicios a bordo del *"Huáscar"* en Talcahuano en 1915, hasta su instalación definitiva en su actual sede, la que antaño acogió a la Escuela Naval "Arturo Prat". Asimismo destacó los cambios que se desarrollan en el Museo, los cuales están destinados a fortalecer su misión de preservar y difundir el patrimonio marítimo de Chile, con el propósito de contribuir a incrementar la conciencia marítima nacional. El acto culminó con la inauguración de la exposición "Joyas del Museo Marítimo Nacional", conformada por reliquias que por años han permanecido conservadas en los depósitos del tradicional recinto cultural.

- ***Quinta Zona Naval participa en Seminario Marítimo para Profesores.***

Cuarenta y dos docentes se dieron cita el 17 de abril pasado en el "Seminario Marítimo para Profesores" organizado por la Fundación Mar de Chile y apoyado por la Quinta Zona Naval en Puerto Montt, ocasión en la cual se expuso a los educadores invitados de Temuco, Osorno, Valdivia y Puerto Montt, las funciones, jurisdicción, medios logísticos, unidades a flote y recursos humanos con los cuales la Quinta Zona Naval desarrolla a diario sus labores en una de las áreas con mayor actividad marítima del país.

La actividad se desarrolló en la Base Naval y obedeció al esfuerzo que la Fundación "Mar de Chile" desarrolla con apoyo de la empresa privada, el cual se orienta a educar a niñas y niños sobre la relevancia del mar para el país, a través de tres ejes fundamentales: deportivo, medioambiental y la importancia de una alimentación sana basada en productos marítimos.

- ***Exposición "Carabineros de Chile a través de la Historia".***

Con una significativa ceremonia efectuada el 17 de abril pasado, la que fue presidida por el Director del Museo Marítimo Nacional, Contraalmirante IM Cristián del Real Pérez, y que contó con la presencia del Director del Museo Histórico de Carabineros, Coronel de Carabineros Jaime Latrille Niembro, junto a una comitiva del centro histórico cultural capitalino, se dio por inaugurada la exposición temporal "Carabineros de Chile a través de la Historia". La muestra que contempla vitrinas con objetos de la época, pendones y figuras con sistema autosoportante, integra las actividades organizadas por el Museo Histórico de Carabineros en el marco de la celebración del octogésimo quinto Aniversario de la Institución.

Sus contenidos se refieren a la evolución histórica de la Institución desde el siglo XVI hasta nuestros días y su estructura temática permite a los visitantes profundizar en cada una de las instituciones que participaron en la función policial, antes de la creación de Carabineros de Chile y su quehacer desde 1927.

- ***Campaña de donaciones "Al Rescate de Nuestro Patrimonio".***

Gran interés ha despertado la campaña de donaciones "Al Rescate de Nuestro Patrimonio", que está llevando a cabo el Museo Marítimo Nacional desde año 2009, y que ha permitido a muchas personas acercarse hasta las dependencias del Centro Histórico Cultural, con el fin de poner en valor documentos o elementos que por años se mantuvieron guardados como reliquia familiar o almacenados sin otorgárseles la importancia debida.

De esta forma, y gracias a esta iniciativa, el 16 de abril pasado, tres jóvenes entregaron en donación al Museo Marítimo Nacional a *"Carmen"*, el último bongo pesquero de la caleta el Membrillo, construido en noble madera y que por décadas

se utilizó para la pesca costera y las faenas de extracción artesanal. La embarcación tricolor, que desde el año 2010 se encontraba en comodato en el Museo Marítimo Nacional, fue donada por Diana Saavedra, Fabián Corvalán y Claudio Pino, jóvenes que se adentraron en la vida de los pescadores, y que al darse cuenta que el último exponente de este tipo de embarcación acabaría en cenizas, destino que sufrieron las otras naves a consecuencia de una tradición pesquera al ser reemplazadas por las actuales de fibra de vidrio, decidieron salvarla y con ello evitar terminar con la historia de la actividad pesquera artesanal, junto a décadas de tradiciones que nos identifican como ciudad puerto y país marítimo.

Anteriormente, el día 29 de marzo pasado, el señor Enrique Zenteno Vargas, descendiente directo del General José Ignacio Zenteno, en compañía de su sobrino Vicente Reyes Infante, efectuaron la donación de una pistola en excelentes condiciones marca Astra, de calibre 9mm y cañón largo redondo, con la inscripción "Marina de Chile", las cuales fueron adquiridas por la Institución durante los años 30. En ambas oportunidades, el Director del Museo agradeció las donaciones asegurando que constituyen un valioso aporte a la colección del Museo.

- ***Museo Marítimo Nacional recibió donación de Legado Marítimo.***

En una ceremonia desarrollada el 4 de abril pasado en el Archivo Histórico del Museo Marítimo Nacional, y que contó con la asistencia del Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval, Vicealmirante Kenneth Pugh Olavarría; el Presidente de la Corporación de Patrimonio Marítimo de Chile, Almirante Rodolfo Codina Díaz; el Cónsul de Suecia, Andrés Núñez Sorensen; autoridades navales e invitados especiales, el Director del Museo Marítimo Nacional, Contraalmirante IM Cristián Del Real Pérez, recibió una donación realizada por Jan Hartzell, cuyo padre, Curt Hartzell, fue Encargado de Negocios de Suecia en Chile, entre los años 1938 a 1950.

En la ocasión, se hizo entrega de los antecedentes que contienen un Legado Marítimo, el cual fue realizado por el hidrógrafo Teniente de Navío Gösta Krook y que contiene información acerca de la inmigración sueca de Suboficiales, Capitanes de buque y Oficiales de Marina, que se produjo a fines del siglo XVIII y a comienzos del siglo XIX hacia Chile. El texto fue traducido por Curt Hartzell, quien antes de fallecer manifestó su deseo de donar estos antecedentes, los cuales fueron publicados en su idioma patrio en la Revista Náutica de Suecia en 1950, encontrándose actualmente el original en la Biblioteca Nacional del Reino de Suecia.

- ***Armada participa en el lanzamiento del libro "La corbeta Esmeralda de Prat".***

A bordo del Buque Escuela *"Esmeralda"* se realizó el 30 de marzo pasado, el lanzamiento del libro "La Corbeta Esmeralda de Prat", cuyo autor es el Capitán de Navío Carlos Tromben Corbalán, asistiendo a dicha actividad autoridades pertenecientes a la Primera Zona Naval, la Compañía Minera Doña Inés de Collahuasi y de la Corporación de Patrimonio Marítimo de Chile; además de invitados especiales.

Durante el acto, el Presidente Ejecutivo de la Compañía Minera Doña Inés de Collahuasi, Giancarlo Bruno Lagomarsino, destacó el aporte que tendrá el libro para la historia y cultura del país. Por su parte, el Presidente de la Corporación del Patrimonio Marítimo de Chile, Almirante Rodolfo Codina Díaz, hizo mención al significado del nombre "Esmeralda" y de los buques que han recibido esa denominación. El libro aborda diversos temas relacionados con el buque y que tienen que ver con su construcción, cómo era en realidad y la forma en que se vivía a bordo. Asimismo, es un homenaje a aquellos hombres que cumplieron con su deber, durante los 23 años que estuvo al servicio en Chile.

• *Graduación de primera promoción de Magíster en Gestión de Organizaciones.*

En el Auditórium "Almirante Merino" de la Academia de Guerra Naval, se llevó a cabo el día 23 de marzo pasado, la ceremonia de graduación de la primera versión del Magíster en Gestión de Organizaciones, impartido en conjunto por este plantel y por la Universidad Adolfo Ibáñez. La ceremonia fue presidida por el Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval, Vicealmirante Kenneth Pugh Olavaría, quien fue acompañado por el Director de Educación de la Armada, Comodoro Víctor Zanelli Suffo y por las máximas autoridades regionales de la Universidad Adolfo Ibáñez, encabezadas por su Prorrector Claudio Osorio Johannsen.

Tras la interpretación del Himno Nacional, el Director de la Academia de Guerra Naval, Capitán de Navío Guillermo Díaz Avello, se dirigió a los presentes destacando el éxito de la primera versión de este Magíster, el cual se diseñó con un sistema de clases alternadas entre la Academia de Guerra Naval y la Universidad. Posteriormente, el Prorrector de la Universidad Adolfo Ibáñez, pronunció unas palabras en las que agradeció a la Armada la confianza depositada en dicha casa de estudios, para la implementación del Magíster. Asimismo se realizó la entrega de premios a los alumnos que obtuvieron los tres primeros lugares del curso, los que este año recayeron en el Capitán de Navío Jaime Rodrigo Ramírez, el Contraalmirante Enrique Merino Mackenzie y el Capitán de Fragata Hernán Parga Balaresque.

• *Muestra museológica de la Guerra del Pacífico en la Estación Naval Metropolitana.*

En la Sala de Exposiciones de la Estación Naval Metropolitana, en Quinta Normal, se lleva a cabo desde enero del presente año, la presentación de la muestra histórica "Héroes de Mar y Tierra", la cual, al cierre de esta edición, ha sido visitada por más de 1.500 personas. La exhibición corresponde al trabajo del investigador Marcelo Villalón, quien reúne hace más de 30 años una exuberante colección de vestigios y reliquias de campañas terrestres y marítimas de la Guerra del Pacífico, dando énfasis en la unión nacional y espíritu de cuerpo que se dio durante ese heroico período de la historia de Chile.

La muestra de más de 300 piezas y documentos de la época, se configura en torno a la figura de dos héroes que pertenecieron al Ejército y la Marina, resaltando los valores de unión y servicio a la Patria. Por un lado, Patricio Lynch, el octavo

Vicealmirante de la historia de Chile, Comandante de la Primera División del Ejército en Chorrillos y Miraflores, y General en Jefe del Ejército de ocupación del Perú. Por otra parte, Domingo Toro Herrera, de origen civil, Ingeniero con estudios en Estados Unidos, Comandante y Fundador del Glorioso Batallón Chacabuco, quien luchó en las batallas de Pisagua (1879), Tarapacá (1879), Tacna (1880) y Chorrillos (1881), llegando al grado de Coronel. La exposición ha sido visitada por innumerables colegios y escuelas de la Región Metropolitana, cuyas delegaciones de alumnos pudieron conocer un poco de nuestra historia militar a través de esta interesante muestra de reliquias de la Guerra del Pacífico.

INFORMACIONES GENERALES

• *Exposición sobre programa de reconstrucción de la Base Naval de Talcahuano.*

En el marco conmemorativo del Mes del Mar-2012, el Comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval, Contraalmirante Matías Purcell Echeverría, desarrolló una presentación en el Club de Concepción, donde abordó como tema central el programa de reconstrucción que se está desarrollando en la Base Naval Talcahuano, con posterioridad al terremoto y tsunami del 27 de febrero de 2010 que afectó a la zona.

Durante el desarrollo de esta actividad, en la que estuvo presente el Intendente de la Región del Bío Bío, Víctor Lobos, el directorio y socios del club rindieron un homenaje a la Armada de Chile, donde recordaron el legado del Comandante Arturo Prat Chacón y la importancia de los combates navales de Iquique y Punta Gruesa. El Contraalmirante Purcell inició su intervención agradeciendo el homenaje y la invitación de la institución social, para luego comenzar su presentación desde una perspectiva personal, narrando hechos que tuvieron lugar los días previos al 27/F, los que lo encaminaron a asumir el mando de la Comandancia en Jefe de la Segunda Zona Naval y estar al frente del mayor proceso de reconstrucción que ha desarrollado la institución naval a lo largo de su historia, luego del conjunto de obras marítimas realizadas durante el siglo XIX que le dieron vida a la Marina en el puerto de Talcahuano.

• *Armada izó el Pabellón Nacional frente al Palacio de "La Moneda".*

El día 4 de mayo, en reconocimiento al inicio del Mes del Mar, la Armada de Chile izó el Pabellón Nacional ubicado frente a La Moneda en presencia de las autoridades y de los transeúntes que a esa hora se encontraban en el lugar. Posteriormente, una Compañía de Presentación de la Escuela Naval más la Banda de Guerra y de Músicos, junto a la Banda Instrumental Montada del Regimiento Granaderos, desfilaron frente al Ministro de Defensa Nacional (S) Óscar Izurieta Ferrer, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Edmundo González Robles y autoridades militares y civiles.

Una vez finalizado el desfile, las autoridades procedieron a realizar el tradicional corte de cinta para inaugurar la muestra "Aprendamos a Navegar", la cual se

mantuvo frente al palacio presidencial hasta el 5 de mayo. La mencionada muestra, cuenta con la participación del Club de Modelismo Naval de Santiago, que por segundo año consecutivo lleva el mar a la capital con modelos a escala radio-controlados. Junto a lo anterior, el Team 137 de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante instruyó a la comunidad santiaguina acerca de los cuidados que hay que tener al momento de acercarse al mar, cuyo mayor peligro son los accidentes por inmersión.

- ***Inauguración de Gimnasio Colegio Capellán Pascal y Residencia Universitaria Recreo.***

El día 11 de abril pasado, y con la presencia del Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Edmundo González Robles, e integrantes del Alto Mando Naval, se realizó la ceremonia de inauguración del nuevo gimnasio del Colegio Capellán Pascal de Viña del Mar. En la ocasión, el Director de Bienestar Social de la Armada, Contraalmirante Pablo Müller Contreras, pronunció un discurso en el cual señaló: "en un colegio que ha llegado a ocupar un lugar destacado en la región, con una personalidad propia y un sello característico, en el que destaca su vocación marítima y que se ha constituido en un semillero de postulantes a la Escuela Naval, el deporte es fundamental para que los jóvenes puedan desarrollar las cualidades y salud necesarias para explotar sus capacidades intelectuales". Posteriormente se procedió al tradicional corte de cinta.

Más tarde, las autoridades concurrieron a una ceremonia de similares características mediante la cual se inauguró la Residencia Universitaria Recreo, proyecto que busca dar solución a una necesidad importante para el personal institucional. En la ocasión, el Director de Bienestar señaló: "la Familia Naval constituye para los marinos una preocupación permanente, que no se queda solamente en el slogan sino que se materializa de manera efectiva en obras".

* * *

TÍTULO DE MÉRITO A COLABORADORES

De acuerdo con el código establecido, Revista de Marina se complace en publicar la nómina de Colaboradores a quienes se les ha concedido los títulos que se indica, teniendo en consideración los méritos acreditados al 31 de diciembre de 2011.

TÍTULOS POR COLABORACIONES

Colaborador

Patricio ASTORQUIZA Vivar
Christian CARDEMIL Börst
Manuel COFRÉ Lizana
Adolfo CRUZ Labarthe
César CRUZAT Zúñiga
Gonzalo ESPINOSA Doggerweiler
Ernesto GÓMEZ López
José GUZMÁN Farren
Óscar MANZANO Sanguinetti
Enrique MARÍN Palma
Eduardo MEZA Sigala
Hugo MOYA Olave
Patricio PUYOL Parra
César QUIROGA Torres
Walter RADRIGÁN Vogel
Cristián TORRALES Guastavino
Jorge VEGA Stieb
Raúl ZAMORANO Goñi

Destacado Colaborador

Carlos BLAMEY Ponce
Guillermo DÍAZ Avello
Benjamín RIQUELME Oyarzún

TÍTULOS POR ANTIGÜEDAD

Antiguo Colaborador

Hervé DILHAN Boisier
Jorge HADERMANN Valenzuela
Marcelo MAHUZIER Manríquez
Carlos PEREY Opazo
Kenneth PUGH Gillmore

TÍTULOS ESPECIALES

Colaborador del Año

Carlos AGUIRRE Vidaurre-Leal