REVISTA VIGÍA

30 AÑOS RIM OF THE PACIFIC (RIMPAC)

PRESENCIA Y LIDERAZGO EN EL PACÍFICO

EDICIÓN Nº 456 / SEPTIEMBRE 2026

FOTOGRAFÍAS DESTACADAS

Envíenos sus fotografías a vigia@direcom.cl

T2° (R).Francisco Alviña

Buque Escuela "Esmeralda", desde la planta de Asmar Valparaíso.

C1° IM (Inf) Patricio Elgueta

Curso de Patrón de Bote de Asalto Anfibio

Palabras del Almirante

Comprender la condición tricontinental de Chile -a través de una geografía que se proyecta desde América hacia Oceanía y la Antártica, y sobre una de las zonas marítimas más extensas del planeta- permite reconocer que los intereses nacionales trascienden las fronteras físicas de nuestro territorio y se sustentan en un entorno esencialmente oceánico. Esta realidad requiere una Armada capaz, entrenada y preparada para operar en diversos y complejos escenarios, allí donde la nación lo demande.

Contar con una Marina creíble, con un alto grado de interoperabilidad, con presencia constante en nuestros espacios jurisdiccionales y más allá de ellos, significa ejercer soberanía, proteger nuestras Líneas de Comunicación Marítimas y resguardar los intereses nacionales en un océano que constituye una vía esencial para la conectividad y el desarrollo del país. En este contexto, nuestra Institución estuvo presente en uno de los principales ejercicios multinacionales del Pacífico: RIMPAC 2026. La fragata "Almirante Cochrane" realizó un despliegue de cuatro meses enfrentando escenarios de guerra antisubmarina, defensa antiaérea y seguridad marítima. Esta participación fue especialmente significativa, ya que Chile cumplió 30 años de participación en este ejercicio y, por segunda vez consecutiva, asumió como Segundo Comandante de la Fuerza de Tarea Combinada, un reconocimiento internacional al profesionalismo y experiencia de la Armada de Chile en operaciones multinacionales.

La fragata "Cochrane" posteriormente se desplegó en el ejercicio Pacific Dragon 2026, orientado al entrenamiento en defensa antiaérea y antimisil integrada (IAMD), en un escenario que pone a prueba el intercambio de datos en tiempo real y la respuesta ante diversos riesgos. La Armada de Chile es la primera de Latinoamérica en integrarse a este ejercicio, que nació como una actividad trilateral entre Estados Unidos, Japón y Corea del Sur, y que gradualmente ha ampliado su participación a Australia, Italia y España.

En septiembre, UNITAS 2026 llevó a la Armada de Chile a integrarse y a operar con otras fuerzas navales de distintos países, esta vez en aguas del Perú. Se compartieron procedimientos, coordinaron capacidades y enfrentaron amenazas que difícilmente pueden ser abordadas de manera aislada, en un entorno operacional donde estas ya no necesariamente responden a un adversario convencional ni a una bandera determinada. La cooperación internacional también se expresa en el despliegue del petrolero "Almirante Montt", que entre agosto y noviembre participa en la Operación Southern Mammoth, operando desde la Base Naval de San Diego junto a unidades de la Tercera Flota de la Armada de Estados Unidos. El apoyo logístico y el reaprovisionamiento en la mar que realiza este buque demuestra la capacidad de la Armada de Chile para integrarse con otras marinas y sostener estas operaciones.

Las OFPO, (Operaciones de Fiscalización Pesquera Oceánica) permiten controlar la actividad de flotas pesqueras en espacios oceánicos de responsabilidad nacional y más allá de las 200 millas, cumpliendo con acuerdos y tratados internacionales. Durante el primer semestre, una de estas tareas se desarrolló entre Valparaíso y Rapa Nui. El operativo, denominado "Mata 'Ui I", contó con el apoyo del Buque de Transporte AP-41 "Aquiles", el helicóptero naval N-24 y un avión P-3 Orion de la Aviación Naval, contribuyendo a la vigilancia de los espacios marítimos y a la conservación de los recursos marinos protegidos. En junio, el OPV "Cabo Odger", y medios aeronavales realizó una OFPO en aguas adyacentes más allá de la Zona Económica Exclusiva nacional. En la misma dirección, las Operaciones de Vigilancia Oceánica (OVO) desarrollan una función complementaria esencial en la Zona Económica Exclusiva, manteniendo presencia, verificando el tráfico marítimo y detectando actividades irregulares. En ese espacio no basta con disponer de tecnología, se necesita personal entrenado para interpretar información, identificar comportamientos anómalos, tomar decisiones y actuar oportunamente.

Las nuevas formas de ocultamiento y transporte han obligado a fortalecer nuestras capacidades de inteligencia, análisis de riesgos, fiscalización e investigación. En junio, la Policía Marítima, junto a la Fiscalía y Aduanas, participó en una inédita investigación que permitió detectar una red de tráfico de drogas demostrando su eficacia operativa y profesionalismo en el trabajo interagencial, fundamental para asegurar que los puertos chilenos sigan operando. A estas labores, se suman los constantes controles sobre los espacios marítimos, tareas fiscalizadoras que muchas veces no terminan en un decomiso, porque consisten precisamente en eso, evitar que el ilícito ocurra.

RIMPAC, UNITAS, Pacific Dragon, Southern Mammoth, las OFPO y OVO y la labor de la Policía Marítima son procedimientos que responden a una misma lógica: una Armada que opera preparada para enfrentar diversas amenazas y ejercer correctamente la autoridad del Estado en el mar.

Almirante
Fernando Cabrera Salazar
Comandante en Jefe de la Armada

CONTENIDOS

REVISTA VIGÍA Nº 456 SEPTIEMBRE DE 2026

http://www.revistavigia.cl Prohibida su venta. Fotografías: Armada de Chile.

06. CONCIENCIA MARÍTIMA

Faro "Islotes Evangelistas" patrimonio mundial IALA 2026

38. CONCIENCIA MARÍTIMA

Despliegue aéreo y marítimo en resguardo de nuestra Zona Económica Exclusiva

3 PALABRAS DEL ALMIRANTE

5 PALABRAS DEL CONDESTABLE MAYOR

10 PILOTO PARDO: 110 AÑOS DE LA HAZAÑA QUE NAVEGA EN LA HISTORIA MUNDIAL

14 RIMPAC: 30 AÑOS QUE TRANSFORMARON A LA ARMADA DE CHILE EN EL PACÍFICO

18 ANIVERSARIO SUBMARINO "CARRERA": SOBERANÍA DESDE LAS PROFUNDIDADES DEL OCÉANO

22 SERVIR A CHILE, FOTORREPORTAJE

24 BLANCO ENCALADA, ARTÍFICE DE LA ARMADA CHILENA

26 ANIVERSARIO 80 AÑOS DIM LYNCH

29 MEDALLA AL VALOR 2026: AL SERVICIO DE LA PATRIA

32 UN MARINO COMO OBSERVADOR DE PAZ

36 FOTORREPORTAJE, BUQUE ESCUELA "ESMERALDA" VIAJE INSTRUCCIÓN LXX

42 LAVANDEROS NAVALES: 65 AÑOS DE DISCIPLINA Y LOGÍSTICA PARA EL BIENESTAR DE LA MARINA

43 CONDUCTORES NAVALES: 35 AÑOS DE SERVICIO, RESPONSABILIDAD Y COMPROMISO

44 MAPAS DE AMENAZAS POR MAREJADAS, HERRAMIENTAS PARA FORTALECER LA SEGURIDAD EN EL BORDE COSTERO

46 JUDO, DESAFIAR LA MENTE PARA CONTROLAR EL CUERPO

48 GUÍAS GOOD, EL VALOR DE ORIENTAR A TIEMPO

50 REFLEXIONES ESPIRITUALES

51 VIDA DE ESCUELA

Revista "VIGÍA": Director de Comunicaciones de la Armada y Director de Revista "VIGÍA": CN Juan Pablo Willumsen; **Editora Naval:** CC Macarena Ugalde; **Asesora de Comunicaciones:** E.A.H. Laura Reyes; **Editora Periodística:** PAC Isidora Vergara; **Diseño y Diagramación:** C1ºSup.(Ats.Grf.) Juan Sebastián Celedón y C2º Med. (Ats.Grf.) Alfredo Bermúdez. **Editor Fotográfico:** S1º(C.Ft.) Sergio Castillo; **Fotógrafos:** SOº(C.Ft.) Ricardo Espinosa, M1º (Com. Adv.) Scarlet Díaz. **Periodistas Direcom:** PAC Verónica Torres; PAC Matías Valenzuela; PAC Tomás Borrowman, PAC Daniela Rosa. **Colaboradores:** Carolina Lavín (DIREBIEN). C2º Bas.(Com. Adv.) Fred Parra (ESGRUM); EE.CC. Carlos Rivadeneira, So (Mc.Art.) Juan Guillermo Antúnez (CUARZONA); PAC Juan Pablo Villablanca y C1º MED.(Com. Adv.) Francisco Yáñez (TERZONA); PAC Paula Donoso (DGTM); EE.CC. Erika Erlandsen (PRIZONA) SO (C.Ft.) Job Suárez (ESCUADRA); S1º (C.Ft.) José Luis Cancino (COMOPER). C2º (Com. Adv.) Sebastián Oyanadel (ESMERALDA).

Revista "Vigía" es una publicación de la Armada de Chile. El material gráfico de esta no podrá ser reproducido, salvo expresa autorización escrita de la Armada de Chile. (DIRECCIÓN DE COMUNICACIONES).

LA DIRECCIÓN DE REVISTA VIGÍA SE RESERVA EL DERECHO A ACEPTAR, RECHAZAR O MODIFICAR LAS COLABORACIONES.

Palabras del Condestable Mayor

Desde nuestro ingreso a la Institución, hay una frase que se repite constantemente en todas las Unidades y Reparticiones: ¡Aprender inglés! Y hoy, en el epílogo de mi carrera, reconozco lo valioso que resulta contar con esta cada vez más importante y necesaria capacidad, que se transforma en una útil herramienta para el desarrollo de la carrera profesional.

Ya sea por la necesidad imperiosa de profundizar conocimientos respecto de la operación, los procedimientos de prueba y el mantenimiento preventivo y/o correctivo de los sistemas que operan a bordo de las Unidades de Superficie, Aéreas y Submarinas de la Armada de Chile, o por la inquietud personal de adquirir el dominio de una segunda lengua, ambas opciones son igualmente válidas.

Estas contribuyen a la mejora continua de cada servidor y a un mejor desempeño en su área de especialización. Y, por qué no decirlo, al finalizar el servicio a la Patria, permiten contar con una mejor preparación para enfrentar la transición a la vida civil, puesto que, en este mundo globalizado, el dominio de un segundo idioma complementa las capacidades y amplía las posibilidades de desempeño profesional.

La institución se encuentra bien posicionada en el ámbito internacional, debido a que es capaz de interoperar con marinas amigas, citadas operaciones requieren para su materialización en muchos casos el dominio del idioma inglés durante todas sus fases.

Mi experiencia particular en la Institución me ha exigido aprender inglés al verme enfrentado, a bordo, a la operación y mantención de modernos sistemas de armas de diversos orígenes. Asimismo, al desempeñarme en el ámbito de la logística del material, he debido interactuar con fabricantes, proveedores y marinas usuarias de los sistemas que opera la Institución.

Y desempeñando el actual cargo, he tenido además la fortuna de relacionarme con representantes de diversos países, adquiriendo no solo conocimientos y experiencias en el ámbito profesional, sino también generando lazos de amistad y camaradería que trascienden lo meramente laboral.

El desarrollo de la carrera profesional, más temprano que tarde, nos pondrá frente a escenarios en los que contar con habilidades en el idioma inglés nos abrirá las puertas a nuevos y gratificantes desafíos, tanto profesionales como personales. La Armada de Chile realiza importantes esfuerzos en esta materia, poniendo a disposición de sus integrantes capacitaciones en idiomas, con una alta flexibilidad y adaptadas a las exigencias del servicio.

Este Condestable los insta a aprovechar estas valiosas instancias, en pos de derribar las barreras idiomáticas. Ello contribuirá, en lo colectivo, a un mejor desempeño profesional y a mantener el prestigio institucional y, en lo individual, ayudará a ampliar las posibilidades de desarrollo y desempeño a lo largo de la carrera naval.

Suboficial Mayor
Guillermo Ramos Santander
Condestable Mayor de la Armada

Faro "Islotes Evangelistas" patrimonio mundial IALA 2026

Su presencia refuerza la soberanía nacional en un punto geopolítico clave en el extremo austral de Chile, proyectando de manera permanente la acción efectiva del Estado en uno de los entornos más remotos y de alta dificultad operativa y territorial. Este excepcional valor histórico y estratégico fue concluyente para que la Organización Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima (IALA) otorgara al Faro "Islotes Evangelistas" de Chile, el reconocimiento "Faro Patrimonio Mundial IALA - Año 2026".

Esta prestigiosa distinción internacional destaca y pone en valor el patrimonio histórico, cultural y arquitectónico de los faros de distintos lugares del mundo, considerando su estado de conservación, la relación con la comunidad y funcionalidad operativa e importancia como ayuda a la navegación, razón por la que el 10 de diciembre de 2025, IALA, en su reunión del Consejo Directivo, otorgó esta alta valoración al Faro "Islotes Evangelistas".

El premio honra a los Faros de nuestro país y a los servidores que los operan y mantienen, y demuestra los sobresalientes logros en la conservación del patrimonio, la accesibilidad al público y el valor educativo de estos. De acuerdo a lo descrito por IALA, este Faro encarna una importancia cultural que va más allá de su función operativa, reflejando tanto el patrimonio marítimo como la identidad de la comunidad donde está enclavado.

El Faro "Islotes Evangelistas" está ubicado a unas 9 MN al weste del limite oriental del Estrecho de Magallanes y constituye una ayuda esencial a la navegación en el ingreso y salida de naves, en un sector donde las condiciones geográficas e inclemencias del tiempo son un constante desafío.

130 años de ayuda y seguridad en la navegación

Para la implementación de la red de Faros en el Estrecho de Magallanes, las necesidades de seguridad hicieron necesaria la planificación de un apropiado sistema de faros y señalización marítima, cuya ejecución fue encomendada, al ingeniero de faros escocés George Slight Marshall (1859-1934), quien a fines de siglo XIX debió proyectar e implementar una red de ayudas a la navegación en los lugares de mayor peligro, con el objeto de disminuir la gran cantidad de accidentes y las consecuentes pérdidas de vidas, que en la época eran muy comunes en la zona.

Por constituir la entrada a una compleja red de canales patagónicos del sur de Chile, conformados por una cantidad aproximada de 43.000 islas, la primera y una de las más importantes tareas encomendadas al Ingeniero Slight, fue la construcción del Faro "Islotes Evangelistas", contratado por el Estado Chileno para liderar una serie de construcciones, robusteciendo a la Armada de Chile la red de ayudas a las navegaciones existentes a lo largo del litoral nacional.

La señal fue inaugurada el 18 de septiembre del año 1896 y desde entonces, su presencia refuerza la soberanía nacional en un punto geopolítico clave en el extremo austral, proyectando de manera permanente la acción del Estado en un entorno de alta dificultad operativa y territorial.

Rumbo al reconocimiento patrimonial IALA 2026

En septiembre de 2025, el Comité Técnico de Ingeniería de IALA recibió las postulaciones de Faros de todos los continentes, entre ellos Chile, para la participación en el proceso de selección, de los cuales se escogieron 3 finalistas. El citado comité organizador comentó que comparar y contrastar los faros fue una tarea muy compleja.

Los tres finalistas en orden de preferencia fueron:

1. Faro Islotes Evangelistas, Chile. (Construido en 1896 – Estrecho de Magallanes)
2. Faro de Mull of Galloway, Reino Unido. (Construido en 1830 – Escocia)
3. Faro de Portopi, España. (Construido en 1300 – Palma de Mallorca)

Contraalmirante LT Daniel González, Director de Intereses Marítimo y Medio Ambiente Acuático

Una vez concluido el proceso de evaluación, el comité recomendó al Consejo Directivo de IALA conferir al Faro "Islotes Evangelistas" la distinción de "Faro Patrimonio Mundial IALA 2026". En la reunión del 10 de diciembre de 2025, el Consejo Directivo aprobó la recomendación del comité, confiriendo oficialmente al Faro "Islotes Evangelistas" la distinción de "Faro Patrimonio Mundial IALA 2026".

En el mes de julio, la distinción fue entregada oficialmente por el Secretario General de la Organización Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima, Francis Zacharie, y recibido en representación de la Armada de Chile, por el Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR), Contraalmirante LT Daniel González, quien estuvo acompañado del Agregado Naval de Chile en Corea, Capitán de Navío Diego González.

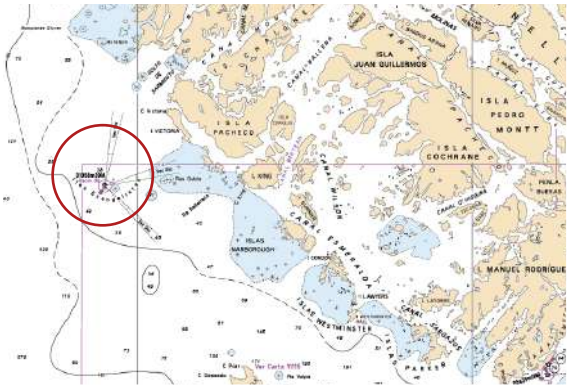
En dicha oportunidad el Contraalmirante González señaló que "representar a la Institución y a todos los hombres y mujeres especialistas en faros, que día a día realizan su trabajo y su guardia en estas aisladas instalaciones por periodos de cuatro, cinco y hasta seis meses, es un motivo de mucho orgullo. La elección del Faro Evangelista, como faro histórico del año, representa un importante reconocimiento que hace la IALA y trasciende a su ubicación en un lugar inhóspito, o porque esté en el acceso al Estrecho Magallanes por el lado del Pacífico, sino que también por lo que significa la magnitud de esta obra de ingeniería ubicada en la zona austral de nuestro país. Los especialistas en faros nos sentimos muy entusiastas con este reconocimiento".

La ceremonia fue presidida por el Viceministro de Océanos y Pesquería de Corea, Nam Jae-heon y reunió a autoridades y especialistas internacionales en apoyo a la navegación. Esta actividad consideró un foro donde se expusieron, entre otros temas, la preservación del patrimonio de los faros a través del tiempo y el futuro de las ayudas inteligentes a la navegación. Esta culminó con el lanzamiento de la "Ruta de Faros Asia – Pacífico (APLR), iniciativa orientada a promover la cooperación internacional y la puesta en valor del patrimonio farero.

Legado histórico

Es así, como la estructura del Faro “Islotes Evangelistas” se constituye como un bien patrimonial nacional invaluable, que encarna un trascendental hito histórico de nuestro país, la hábil destreza arquitectónica de la época en que fue construido, así como también, las disminuidas condiciones tecnológicas de un periodo en que recién se fundían la navegación a vela y la de vapor, y que desde entonces ha soportado enormes tempestades y ha operado escribiendo una historia que ha cruzado tres siglos, siendo parte de la memoria de hombres y mujeres que han servido entre viento, mar y soledad.

El galardón otorgado al Faro “Islotes Evangelistas”, Patrimonio Mundial de IALA, constituye un reconocimiento internacional a la memoria de quienes fueron parte de su diseño, construcción y servicio, entre ellos la memoria del ingeniero George Slight, y particularmente a todos los especialistas en Señalización Marítima “Faros” quienes con responsabilidad, compromiso, sacrificio y abnegación han conservado viva la luz del faro por más de 130 años, cumpliendo un rol esencial en la protección de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación, el control del tráfico marítimo y ejerciendo a diario soberanía en uno de los lugares más australes de Chile.



110 años del rescate del “Endurance”:

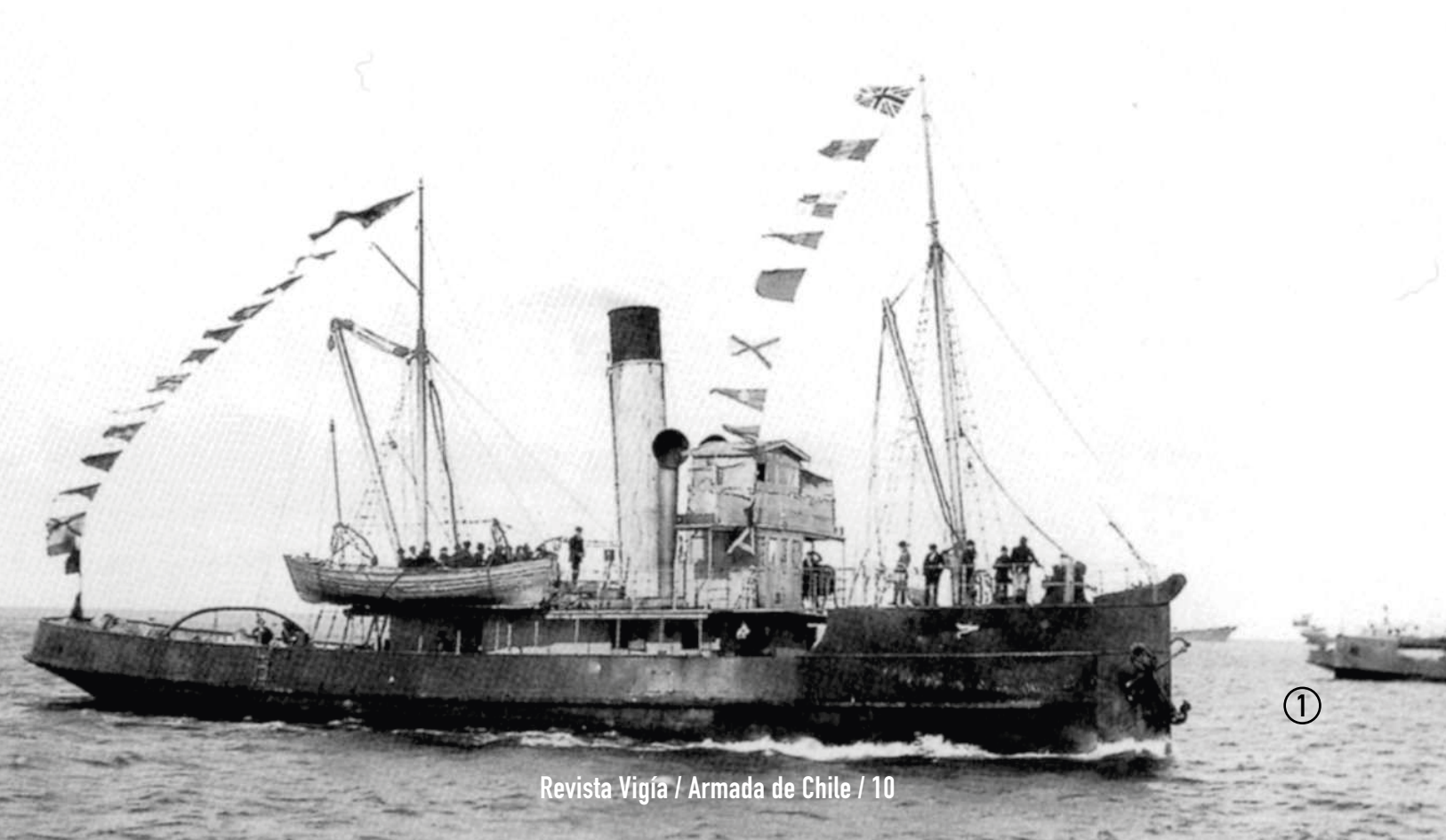
La hazaña que navega en la historia mundial

Su proeza renueva el compromiso institucional con la identidad antártica y reafirma, en la Tercera Zona Naval, el rol fundamental de custodiar un legado único. Como cada mes de agosto, la imperecedera figura del Piloto 2º Luis Pardo Villalón emerge desde la historia para reafirmar la permanente vocación de servicio de la Armada de Chile en el extremo sur del continente.

Este año, al conmemorarse el centésimo décimo aniversario de una de las gestas marineras más trascendentes que hayan zarpado desde las costas de Chile, su legado cobra renovada vigencia y continúa proyectando los valores que rigen a la Institución

Diversos organismos y representantes de la civilidad se unen en torno a la figura del Piloto Pardo, para reflexionar sobre una hazaña que consolidó a esta ciudad-puerto como el indiscutido y fundamental puente hacia las grandes expediciones con destino a la indómita Antártica. “No hay duda de que para un marino navegar las aguas de Magallanes forja un temple especial. Quienes vestimos este uniforme encontramos en el Piloto Pardo un faro doctrinario ineludible; él encarna la virtud de enfrentar la tempestad con serenidad, rigor profesional y un acendrado cumplimiento del deber”, reflexiona el Contraalmirante Juan Soto, Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval.

En agosto de 1916, la ciudad acogió a Sir Ernest Shackleton en circunstancias dramáticas. El explorador británico libraba una desesperada carrera contra el tiempo para rescatar a los 22 tripulantes del “Endurance”, quienes ya sumaban cuatro meses aislados entre los hielos de la Isla Elefante, en el marco de una malograda expedición que se extendería por casi dos años. Las incansables gestiones del “Jefe”, como era conocido entre los ingleses, y la inquebrantable solidaridad magallánica confluyeron en un cuarto y definitivo intento de rescate, en el que la Providencia y la Armada de Chile cruzaron en su rumbo al Piloto 2.º Luis Pardo Villalón.



1

La rigurosidad histórica nos precisa que, cuando el comandante titular de la escampavía "Yelcho", el Piloto 1.º Francisco Miranda, debió desembarcarse por motivos de salud semanas antes de gestarse esta arriesgada misión, no fue la temeridad ciega quien asumió la guardia. Fue una amalgama de pericia marinera, madurez y un profundo sentido del deber lo que ubicó en el puente de mando a Luis Pardo, de 34 años, convertido en la última esperanza para la Expedición Imperial Transantártica.

Antes de poner proa al mar de Drake, Pardo redactó una misiva a su padre que trasciende como un testamento espiritual. En ella se devela la estatura moral de quien emprende una misión de pronóstico incierto. El historiador magallánico Víctor Hernández encuentra en esas líneas un eco de las tradiciones más profundas del ethos naval: "Es una carta que refleja a un hombre de pocas palabras, con el temple de Prat. Manifiesta el imperativo de saber cumplir con el deber; sello indeleble de Pardo y del hombre de mar chileno".

Punta Arenas: Epicentro logístico y conciencia polar

Para aquilatar la envergadura del desafío operativo asumido por la Armada de Chile, es importante situarse en la vibrante Punta Arenas de 1916. Según Hernández, la capital magallánica poseía "una avanzada conciencia antártica". Era la última frontera desde donde zarpaban los titanes de las exploraciones científicas, como Amundsen, Scott o Charcot. Paralelamente, se vivía la Primera Guerra Mundial, conflicto que había proyectado su sombra en aguas australes con la Batalla de las Islas Malvinas y la posterior cacería del crucero alemán "Dresden" por los canales patagónicos.

Frank Worsley, Ernest Shackleton y Tom Crean en Punta Arenas.

2 Imágenes 1,2 y 3 de archivo proporcionadas por el Museo Marítimo Nacional

En medio de este tenso escenario geopolítico, la escampavía "Yelcho" fue alistada para una comisión sin precedentes. A bordo no había calefacción, ni telégrafo para emitir señales de auxilio y, de forma crítica para la navegación en hielos, su casco no poseía doble fondo. Las modificaciones estructurales se ejecutaron contra el reloj en los astilleros locales. "Se hizo lo básico e indispensable para mantener la unidad a flote y operativa, desafiando todas las limitaciones logísticas de la época", detalla el investigador.

Todo ello, enmarcado en uno de los inviernos más crudos que registre la historia de Magallanes. Las extremas nevazones obligaron incluso a dictar medidas excepcionales en la instrucción primaria para proteger a los niños de la letal hipotermia en las calles.

Este vínculo indisoluble entre la ciudad, el mar y el territorio chileno antártico es relevado por el Contraalmirante Soto: "Punta Arenas es el corazón del soporte antártico, el puerto base desde donde proyectamos nuestro poder naval y la indeleble vocación polar del Estado de Chile. La historia de Magallanes nos enseña que el desarrollo de nuestro extremo austral es la expresión concreta de esta conciencia marítima en acción. Desde la toma de posesión del Estrecho en 1843 hasta nuestra actual presencia antártica, el despliegue de la Armada responde no solo a la irrenunciable salvaguarda de nuestra soberanía, sino a una comprensión superior: el mar es el principal articulador estratégico y vital de este territorio".

Monumento al Piloto Pardo, Punta Arenas

Los temporales obligaron a retrasar el zarpe por dos interminables jornadas. Finalmente, la silueta gris de la "Yelcho" largó amarras para iniciar su incierta travesía. Apenas abandonaron el resguardo de las aguas interiores y enfilaron hacia el sur extremo, el mar de fondo comenzó a castigar sin piedad la superestructura. "La visión era limitadísima, rodeados de nubarrones y temporales cerrados", ilustra Hernández.

No obstante, en el puente de mando prevalecía el temple y la doctrina. "El Piloto Pardo irradiaba la serenidad necesaria para tomar decisiones críticas, transmitiendo absoluta confianza a su dotación", añade el historiador. Esa pericia, forjada en los canales australes, permitió a la tripulación gobernar la nave entre gigantescas olas y hielos a la deriva, administrando matemáticamente las escasas reservas de carbón en sus calderas.

La épica recalada culminó el 30 de agosto frente a los picachos nevados de la inhóspita Isla Elefante, cuando la densa niebla antártica cedió de manera providencial. Los extenuados náufragos avistaron la estela de la salvación. Esperaban ver irrumpir a un imponente buque acorazado, pero entre la bruma apareció una modesta escampavía. Hernández lo resume en una potente imagen: "Era David al rescate de un Goliat varado; una hazaña en la que se impuso la destreza sobre el acero".

El 4 de septiembre, el histórico muelle de pasajeros de Punta Arenas fue el escenario de un retorno triunfal. Una multitud enfervorizada recibió a la dotación de la "Yelcho" en medio de una algarabía sin precedentes. Habían doblegado lo imposible, inscribiendo con letras doradas el prestigio de la Armada de Chile y del país en la historia antártica mundial.

"El coraje del marino chileno se prueba y fortalece en estas aguas. Y el legado del Piloto Pardo permanece vivo en el espíritu de cada unidad y repartición de la Tercera Zona Naval, como también de nuestra Institución. Su bitácora nos señala el rumbo, recordándonos que ningún temporal es invencible ni ninguna misión es imposible cuando el zarpe es impulsado por un bien superior, como la vocación de servicio y el cumplimiento del deber", subraya el Contraalmirante Soto.

Museo Naval y Marítimo, Punta Arenas.

Gentileza Correos Chile

Antiguo muelle de carga, Punta Arenas

Piloto Pardo

De observadores a comandantes:

30 años que transformaron a la Armada de Chile en el Pacífico

La participación sostenida en RIMPAC, durante tres décadas, ha permitido a la Institución fortalecer la preparación de sus dotaciones mediante el entrenamiento en escenarios de alta complejidad, perfeccionar procedimientos, intercambiar experiencias y estrechar vínculos para el desarrollo de capacidades frente a desafíos comunes en el ámbito marítimo.

En el teatro de operaciones del Océano Pacífico, el escenario marítimo más amplio, dinámico y estratégico del planeta, las potencias globales miden de manera constante sus capacidades. En ese contexto se desarrolla de forma bianual el ejercicio naval más imponente del mundo: RIMPAC (Rim of the Pacific), organizado históricamente por Estados Unidos en las costas de Hawái.

Para Sudamérica, RIMPAC solía ser un acontecimiento ajeno. Sin embargo, en el último tercio de siglo, la Armada de Chile ha roto todos los moldes continentales. Hace 30 años, el molo de abrigo de Valparaíso fue testigo del zarpe de la primera unidad chilena rumbo a Pearl Harbor. Hoy, tres décadas después, la travesía se consolidó en el relato de cómo una marina sudamericana pasó de ser una invitada observadora a tomar el mando de las flotas más poderosas del mundo.

A mediados de los noventa, la relación institucional entre las fuerzas navales de Estados Unidos y Chile pasaba por

PELOTÓN DE INFANTES DE MARINA REALIZANDO EJERCICIO 2018

HELICÓPTERO COUGAR EN EJERCICIO RIMPAC 2026

PFG "LYNCH" EN EJERCICIO RIMPAC 1996

FF 15 "ALMIRANTE BLANCO ENCALADA"

un momento de afianzamiento técnico y doctrinal. Sin embargo, cuando la Armada estadounidense en 1996 extendió la invitación formal para integrarse a RIMPAC, la apuesta supuso una prueba inédita: era la primera vez en la historia que una marina de América Latina era convocada a las costas de Oahu.

Para responder al llamado se alistaron la Fragata "Almirante Lynch" y el Submarino "Simpson". El desafío no era menor. Ambas dotaciones debieron someterse y operar bajo los exigentes y restrictivos estándares de la OTAN, (Organización del Tratado del Atlántico Norte).

El entonces Comandante de la Fragata "Lynch", hoy Vicealmirante Christian Gantes, recuerda la carga emocional y logística que implicó ese primer paso a lo desconocido. "Fue una comisión larga y demandante, 100 días fuera de casa, de los cuales 80 estuvimos en la mar, así que fue bastante exigente. Se trató de una experiencia extraordinaria; los desafíos son lo más importante que tenemos en nuestra carrera y este marcó la historia para las personas que estuvimos ahí y también para la Marina".

Para la dotación, la travesía midió desde un comienzo la cohesión del grupo humano. Apenas cuatro días después de zarpar desde Valparaíso, el médico a bordo, un joven teniente, debió diagnosticar y operar de urgencia una apendicitis a uno de los marineros en plena navegación. Tras superar la emergencia médica y realizar una escala técnica en Papeete atendida por la Marina Francesa, la unidad puso proa definitiva hacia el archipiélago hawaiano.

Silencio submarino bajo el estándar de la OTAN

El despliegue no fue un asunto exclusivo de la superficie. Mientras la "Lynch" hacía su entrada a la bahía, las profundidades del Pacífico albergaban al submarino convencional de clase 209 "Simpson", sumergido y operando en entornos con presencia de propulsión nuclear.

El desplazamiento operativo comprendió la interacción de más de 40 buques, 6 submarinos (cuatro nucleares estadounidenses, uno japonés y el chileno), 250 aeronaves y cerca de 30 mil efectivos.

El ejercicio se estructuró en fases escalonadas: primero, una etapa de integración mediante la instalación de equipos de interoperabilidad de la OTAN para estandarizar las comunicaciones; luego, una fase táctica donde las unidades eran puestas a prueba en escenarios de combate simulado.

Al submarino chileno le correspondió operar en una zona de confluencia estratégica, donde debía interceptar y "destruir" simuladamente a los buques de superficie y fuerzas anfibias enemigas. Al término de las maniobras, los mensajes de felicitación emitidos por las potencias extranjeras dieron cuenta de que la capacidad táctica sudamericana no era un simple acompañamiento decorativo.

La ruptura de paradigmas

El desempeño de 1996 abrió una puerta que la Armada de Chile no volvió a cerrar. A partir de esa fecha, la participación dejó de limitarse al entrenamiento a nivel individual y pasó a centrarse en la conducción táctica y estratégica.

En 2012, Chile alcanzó un hito al asumir el control de un Grupo de Tarea bajo la cobertura de un grupo de batalla liderado por un portaaviones estadounidense.

En 2018, la integración logró un quiebre de paradigma sin antecedentes: por primera vez en la historia de RIMPAC, un oficial no angloparlante fue designado como Comandante del Componente Marítimo (CFMCC). Un oficial general chileno asumió la responsabilidad táctica y operacional de liderar una fuerza multinacional compuesta por más de 40 buques y 200 aeronaves.

Asimismo, quienes estuvieron a cargo de las dotaciones coinciden en que la exigencia profesional fortalece de manera permanente las capacidades institucionales, así lo recuerda el Vicealmirante Daniel Muñoz, quien en el año 2018 se desempeñaba como Comandante de la Fragata "Lynch" unidad designada para participar del ejercicio internacional "En lo personal, fue una condición bien particular: ejercer el mando a flote, fuera del puerto base, representando al país y a la institución al mando de 220 hombres y mujeres que tuvieron un extraordinario desempeño. Lo que me queda a mí después de tantos años es la satisfacción de haber dirigido un grupo humano que fue capaz de llevar adelante este desafío".

El legado de las aguas azules

Treinta años después de aquel zarpe de 1996, el balance técnico se sintetiza en tres pilares operacionales: letalidad, interoperabilidad y respetabilidad internacional.

Hoy y desde la vereda de ser el responsable del despliegue de la Fragata "Cochrane" en esta edición de RIMPAC, el Comandante de Operaciones Navales, Vicealmirante Daniel Muñoz señala: "Lo veo como un reconocimiento al profesionalismo del marino chileno, el que haya sido designado un oficial general a cargo de la componente marítima, más un staff que lo acompañó. Es una

COMODORO ANDRÉS HOWARD, SEGUNDO COMANDANTE DE LA FUERZA DE TAREA CONJUNTA 2026

FF-07 ALMIRANTE LYNCH, EN EJERCICIO 1996

FF-07 ALMIRANTE LYNCH, EN EJERCICIO 2022

consolidación y el reconocimiento a la experiencia del marino chileno en ejercicios de esta envergadura y complejidad".

La participación institucional en estas tres décadas simboliza una progresión constante en las esferas táctica y de mando multinacional. La transición desde una participación inicial hasta la designación del Comodoro Andrés Howard como Segundo Comandante de la Fuerza de Tarea Combinada en la presente edición, constituye un testimonio del prestigio global que el profesionalismo naval chileno ha cimentado en el ámbito de las operaciones integradas.

Al analizar este recorrido, el Comodoro Howard subrayó que esta efeméride posee un valor institucional profundo, manifestando que "este hito, que conmemora nuestra incursión pionera en 1996, refleja cómo durante estos treinta años hemos robustecido nuestras destrezas operativas y potenciado nuestro aporte al ejercicio, consolidando de paso un vínculo de mutua confianza con las fuerzas navales que convergen en el Pacífico".

La presencia continuada de oficiales y unidades, como las fragatas de la escuadra nacional en RIMPAC, confirma que la doctrina naval de la Armada de Chile se encuentra alineada con los estándares de las marinas más avanzadas del mundo. RIMPAC dejó de ser el examen exigente para convertirse en la plataforma donde la marina de este rincón del Pacífico ejerce un rol directivo reconocido a nivel global.

COMODORO PABLO NIEMANN, COMANDANTE DEL COMPONENTE MARÍTIMO DE LA FUERZA COMBINADA 2018

COMODORO ALBERTO GUERRERO, SEGUNDO COMANDANTE DE LA FUERZA DE TAREA COMBINADA 2024

CAPITÁN DE NAVÍO LUIS FERNANDO SÁNCHEZ, RIMPAC 2012

Ejercicio Multinacional RIMPAC

PARTICIPACIÓN DEL SS 21 "SIMPSON" EN EJERCICIO RIMPAC 1996

20° aniversario:

Submarino “Carrera”: soberanía desde las profundidades del océano

En un país marítimo como Chile, contar con un submarino con las capacidades del “Carrera” contribuye a fortalecer la disuasión y contribuir al resguardo de los espacios oceánicos nacionales.

El desarrollo del proyecto Scorpene, a comienzos de los 2000, marcó un importante desafío para la Fuerza de Submarinos de la Armada de Chile. Tras el retiro de los submarinos tipo Oberón, el “Hyatt” y el “O’Brien”, fueron reemplazados por el “O’Higgins” y el “Carrera”, construidos por DCN-NAVANTIA y equipados de tecnología de moderna para su época.

La mañana del 15 de diciembre de 2006, la silueta del Submarino SS 22 “Carrera”, se divisó en la bahía de Concepción recalando en su puerto base, Talcahuano. La unidad bautizada con el nombre de uno de los próceres de la Patria, General José Miguel Carrera, lucía en su mástil el pabellón nacional, que fue izado por primera vez el 20 de julio de ese año, en Cartagena, España.

Dos décadas han transcurrido y la bitácora del submarino registra miles de millas náuticas bajo la superficie del mar, patrullajes desde Arica hasta el Cabo de Hornos en resguardo del territorio marítimo nacional y en tres oportunidades se ha desplegado a Estados Unidos, para representar a Chile en el ejercicio DESI.

SS-22 “Carrera”

Primera dotación

El Capitán de Fragata Andrés González, quien fue alumno, dotación y hoy es el actual Comandante del SS "Carrera", resaltó que la historia de esta unidad está dada por los hombres que han integrado sus tripulaciones, particularmente la inicial, que tuvo el desafío de incorporar esta nueva capacidad tecnológica a la Armada de Chile y dar alma y espíritu guerrero a su casco y sistemas.

"Ellos fueron los primeros en llevarlo al mar y sumergirlo, los primeros en confiar la vida unos a otros. Todo lo que hoy es el "Carrera" comenzó con su profesionalismo y esfuerzo. Lo que las sucesivas dotaciones hemos heredado y mantenido vivo es ese espíritu de cuerpo, el espíritu combativo, la capacidad ofensiva y la perseverancia", explicó.

Compromiso de la tripulación

Fiel al legado, la actual dotación del submarino "Carrera" se caracteriza por el compromiso, la cohesión, el espíritu de cuerpo, la camaradería y el trabajo en equipo, así lo destaca el Condestable de la Unidad, Suboficial Mario Fuentes.

"Oficiales y Gente de Mar trabajan para cumplir todo lo planificado en las operaciones. Destaco la garra y el corazón que tenemos como Unidad". Ejemplo de ello fue la participación en el campeonato Neptuno. "Este año hemos pasado mucho tiempo en la mar y no hemos tenido tanto entrenamiento deportivo, pero estamos en el primer lugar de la competencia. Eso refleja el espíritu de la dotación", resalta.

Agrega, que otro factor fundamental es el apoyo de las familias. "El acompañamiento, la comprensión y el incondicional apoyo brindado por mi señora en mis 23 años de submarinista, me ha permitido seguir adelante y enfrentar los desafíos propios de mi cargo como Condestable y velar por el bienestar de la dotación y sus familias".

Capitán de Fragata Andrés González

La dotación del "Carrera" conmemoró el hito de los 20 años de servicio de la unidad, dándole un sentido histórico, especialmente para quienes este submarino ha sido importante en sus vidas, reuniendo a los "Carrerinos", que son quienes comparten la responsabilidad de llevar como patronímico el nombre del General Carrera, que los hace estar unidos por un legado común, valores y el compromiso que profesaba el prócer por Chile.

Capitán de Fragata Felipe Ibarra

Capitán de Fragata Luis Rivas

Desarrollo tecnológico

La moderna plataforma tecnológica con la que fue equipado este submarino fue un desafío para las dotaciones que operan sus sistemas, lo que exige una permanente capacitación y que también lo es para la industria nacional.

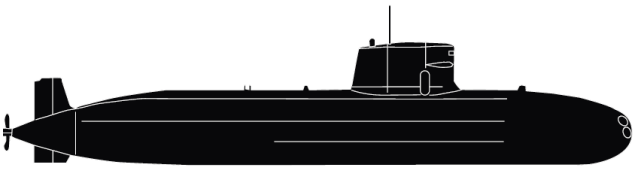
A diferencia de los mantenimientos rutinarios o las inspecciones periódicas de dique, los procesos de recuperación y modernización naval son intervenciones estratégicas de alta complejidad. Su gestión está a cargo de la Dirección de Recuperación de Unidades de la Armada (DRUA), estamento técnico que, con 34 años de trayectoria, contribuye a garantizar la sostenibilidad de la flota naval del país.

“La llegada de estas unidades permitió desarrollar una base industrial de defensa nacional y regional, junto a ASMAR y empresas civiles, que ha permitido mantener, operar y modernizar los sistemas del submarino para responder a los nuevos desafíos de las operaciones submarinas asociadas a la defensa de los espacios oceánicos del país”, explicó el Comandante González.

Entre los desafíos más relevantes gestionados por la DRUA destaca la segunda recuperación mayor de los submarinos clase Scorpene, concebida para extender su vida operativa mediante una revisión integral de sus sistemas de ingeniería, armamento y operaciones.

Actualmente, los esfuerzos se concentran en uno de los submarinos que tras dos décadas de servicio inició un proceso técnico, el que una vez finalizado, dará paso a la intervención su unidad gemela completando el ciclo proyectado. Un proceso de esta envergadura exige planificación y coordinación entre la dotación y la Dirección de Recuperación de Unidades de la Armada. “Su rol es asegurar que la flota se mantenga operativa, lo que se traduce en planificación, coordinación y seguimiento técnico permanente”, destaca el Capitán de Fragata Felipe Ibarra, comandante de la unidad.

La relevancia de estas intervenciones exige coordinar esfuerzos entre la DRUA, organizaciones institucionales y actores de la defensa “Estos proyectos tienen un gran beneficio para la Armada y para el país porque incorporan a la industria nacional en conjunto con ASMAR Talcahuano. Se pueden contratar empresas del rubro de la defensa nacional para su desarrollo, sumado al apoyo de firmas internacionales que mantienen los sistemas de los submarinos”, añade el Capitán de Fragata Luis Rivas, dotación de la DRUA.



Metodología y especialización técnica

El trabajo en terreno recae sobre grupos especializados integrados por personal en servicio activo y oficiales en retiro. El proceso se rige bajo una estructura rigurosa dividida en cuatro etapas: inicio, planificación, ejecución y cierre.

“Mi labor como monitor es asesorar al Oficial de Control de Reparaciones y a la unidad, aportando mi experiencia obtenida a bordo para gestionar repuestos y trabajos con ASMAR. Con el trabajo mancomunado entre la Fuerza de Submarinos, la unidad y el astillero, se cumplen los plazos y se ejecutan los proyectos de manera eficiente”, detalla el Suboficial Sm (Mc.C.I.) Cristian Lagos, integrante de la DRUA.

Con esta articulación, planificación financiera, capacidad industrial local y rigor técnico, la Armada de Chile asegura que sus unidades estratégicas mantengan estándares óptimos de operatividad y seguridad para sus dotaciones a lo largo de su vida útil.

Suboficial Sm (Mc.C.I.) Cristian Lagos

SERVIR A CHILE

SERVIR A CHILE

C 4 I

Simply The Best

ARMADA DE CHILE

BLOQUE 51
94

Blanco Encalada, artífice de la Armada chilena

Manuel Blanco Encalada fue el primer Presidente de Chile y uno de los forjadores de nuestra Armada. Estuvo al mando del Primer Zarpe de la Escuadra, donde desempeñó un papel decisivo en la consolidación del poder naval chileno y en la defensa de la independencia nacional.

Reconocido colaborador de Bernardo O'Higgins en la creación de la Escuadra Nacional y en la formación de la Escuela Naval, su trayectoria estuvo estrechamente vinculada a los primeros años de la República y a la construcción de una fuerza naval capaz de resguardar los intereses nacionales. Su legado se refleja en la visión y determinación de quienes comprendieron que el dominio del mar constituía un elemento esencial para consolidar la libertad y asegurar el futuro del país.

En 1813 se incorporó al Ejército, siendo destinado por el general José Miguel Carrera Verdugo al arma de Artillería y a las labores de construcción y reparación de cañones y armamentos. En este ámbito, organizó la primera maestranza y taller de armas que existió en Chile.

Tras la victoria patriota en Maipú, en la que Manuel Blanco Encalada participó activamente, era fundamental obtener el dominio del mar y los esfuerzos se centraron en la creación de la Escuadra. Con el grado de Capitán de Marina de Primera Clase, el primer zarpe que se hizo a la mar en octubre de 1818 estuvo bajo su mando. En esa campaña obtuvo la primera victoria naval al capturar la fragata española 'Reina María Isabel' frente a las costas de Talcahuano. Posteriormente, también formó parte de otras campañas de la Independencia, como las de Perú y Chiloé.

Como fundador de la Escuadra y protagonista de la destacada acción naval antes mencionada, Blanco Encalada demostró su vocación de servicio al aceptar desempeñarse como segundo del célebre

almirante británico Lord Thomas Alexander Cochrane, quien arribó a Valparaíso el 28 de noviembre de 1818.

En julio de 1826, el Congreso Nacional lo eligió como el primer mandatario de la nación en llevar oficialmente el título de Presidente de la República. Aunque su gobierno duró solo dos meses, dio inicio a la primera magistratura de la nación.

Fue nombrado intendente de Valparaíso y comandante general de Marina el año 1847, cargos desde los cuales participó en el crecimiento de la ciudad hacia el mar, dando inicio a la avenida que hoy lleva su nombre en la capital de la ciudad puerto.

En 1853, las autoridades de la época resolvieron enviarlo a Europa como ministro plenipotenciario de nuestro país. Durante su misión, logró el reconocimiento de la independencia de Chile por parte de España y realizó gestiones para la construcción de la primera corbeta Esmeralda en Inglaterra. Valiosos fueron sus vínculos en el Viejo Continente, entre ellos, su amistad con el emperador Napoleón III y su esposa, Eugenia de Montijo.

De regreso en Chile, tuvo un destacado rol en la fase final de las operaciones navales de la guerra Hispano-Sudamericana (1865-1866), asumiendo el mando de la escuadra combinada e izando su insignia en la corbeta peruana "Unión".

El 5 de septiembre se cumplieron 150 años del fallecimiento, en Santiago, del primer Comandante en Jefe de la Escuadra Nacional y Presidente de la República, Manuel Blanco Encalada, quien, además, fue una de las figuras fundamentales del proceso de independencia chileno y un marino de larga trayectoria. Su legado lo sitúa entre los artífices de la creación y consolidación de la Armada de Chile durante el siglo XIX.

Nació en Buenos Aires en 1790, hijo de padre español y madre chilena, debió escoger su propia patria, por lo cual no titubeó ni un instante en elegir a Chile como su tierra. En 1807 deja el Ejército para incorporarse a la Marina Española como Alférez; al año siguiente fue destinado al Apostadero Naval de El Callao. El año 1813, a los 23 años, llegó a nuestro país, su destino definitivo. El 28 de junio de 1818 fue nombrado con el grado de Capitán de Marina de Primera Clase. Contrajo matrimonio con la chilena María del Carmen Gana y López en 1834 y fue padre de seis hijos. Sus restos descansan en el Cementerio General de Santiago de Chile.

Destacamento IM N° 1 "Lynch", entre la gloria y la victoria

Una docena de galpones tipo hangar fue la infraestructura donde el año 1946, en Iquique, territorio marcado por desafíos estratégicos y operacionales, se estableció el primer contingente del Regimiento de Defensa de Costa N°1 "Almirante Lynch". Estaba equipado con baterías ferroviarias, cañones Canet 120/40 mm y cúpulas Krupp de 47 mm.

Esta Unidad de Infantería de Marina, que el 31 de julio cumplió 80 años, combina soberanía y adaptabilidad operativa. Su creación respondió a la necesidad de la Armada de Chile de contar con una fuerza destinada a la contención y al resguardo costero, así como a una protección de los intereses nacionales en el norte del país, una zona estratégica cuyos recursos minerales han sido fundamentales para el desarrollo económico del país.

Sus primeras instalaciones se establecieron en la Rada de Iquique, donde actualmente está el Puerto de la ciudad. Allí permaneció hasta el 2003, año en que se trasladó al sector Bajos de Punta Gruesa. Antes, en 1964, la Unidad pasó a denominarse, Destacamento de Infantería de Marina N°1 "Lynch".

En los últimos 15 años, la modernización de su material rodante le ha permitido extender su radio de acción operacional. Tienen una misión exigente, ya que la vasta extensión de nuestra costa requiere unidades con alta autonomía y movilidad para proteger tanto el territorio como las vías económicas vitales que allí operan.

En esta zona, el desafío lo da el terreno, la ubicación geográfica, el clima, la preparación profesional. Pero también lo impone la historia. "Nuestros principales referentes son el Sargento 2° Juan de Dios Aldea, quien entregó su vida en la rada de Iquique junto al Capitán Arturo Prat, el soldado Arsenio Canave y, desde la Goleta 'Covadonga' el Sargento 1° Ramón Olave, quien el 21 de mayo de 1879 abrió fuego contra unidades peruanas. Ese legado de valor, entrega y compromiso lo honramos a diario", precisa el Capitán de Fragata IM Rodolfo Weber, Comandante de la Unidad.

ACTUALES DEPENDENCIAS DIM "LYNCH"

ISLA SERRANO, PRIMERAS DEPENDENCIAS DIM LYNCH

La mística del "Lynch"

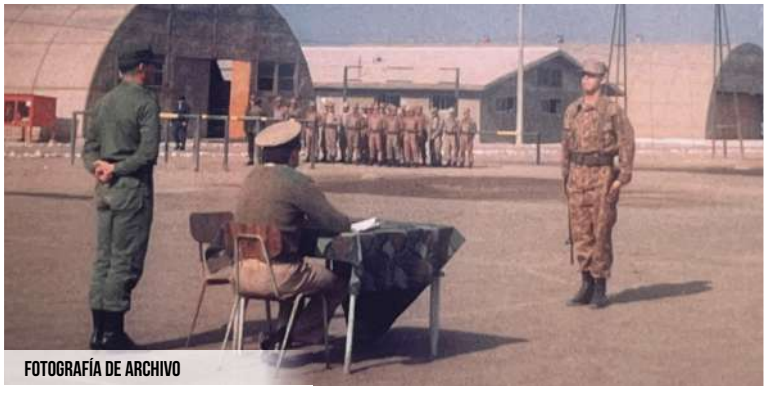
"Nosotros decimos que el Destacamento IM N° 1 'Lynch', ha estado entre la gloria y la victoria: la gloria de Prat, en la rada de Iquique y la victoria del Almirante Condell en Punta Gruesa. Todos los días vemos el faro que marca el lugar exacto donde fue el combate, entonces nuestros históricos referentes están presentes en cada acción que realizamos en esta Unidad y son un aliciente para cada Infante de Marina", destaca el Comandante Weber.

En este Destacamento, cuyos Infantes están orgullosos de llevar los torreones en el uniforme, la preparación es permanente. Día a día se entrenan en materias tácticas, nuevos procedimientos y técnicas operativas para fortalecer sus capacidades y mantener un alto nivel de alistamiento operativo para enfrentar las exigencias propias de la Institución.

Uno de esos entrenamientos es el curso de conductores militares que se realiza en el "Lynch", donde cada uno debe tener la pericia para operar en todos los terrenos que hay en la zona norte. Los camiones deben circular por trayectos arenosos, caminos calicheros, quebradas que en verano están secas y en invierno son ríos. Ahí se pone a prueba la pericia del conductor IM, porque debe vadear los obstáculos y continuar con las operaciones.

Esta Unidad, también tiene la responsabilidad de resguardar toda la actividad económica que se ejerce en el norte del país, proteger la integridad territorial y el frente marítimo de casi 1.000 kilómetros de costa.

FOTOGRAFÍA DE ARCHIVO



FOTOGRAFÍA DE ARCHIVO

De la disuasión al vínculo con la comunidad

El rol del Destacamento “Lynch” ha trascendido la doctrina militar. Su presencia ha sido determinante en situaciones de catástrofe y emergencia nacional, participando activamente en el resguardo del orden público y el apoyo humanitario tras los terremotos de Iquique en abril de 2014, así como durante los Estados de Excepción Constitucional por la pandemia de COVID-19.

La reciente emergencia provocada por el fenómeno climatológico que afectó al norte de Chile dejó caminos interrumpidos y provocó aluviones en distintos sectores. Las provincias de El Loa y Tocopilla contaron con el apoyo de combatientes anfibios de excelencia, profesionales, fuertes y cohesionados del “Lynch” que se desplegaron al servicio de la comunidad.

El Suboficial Mayor IM Marco Espinoza, Condestable de esta Unidad, resalta que “los soldados del mar pertenecientes al Destacamento de Infantería de Marina N° 1 ‘Lynch, estamos entrenados y equipados con renovado y eficaz material y listos para actuar en cuanto se necesite, realizando acciones de artillería de costa y campaña, asistencia humanitaria y apoyo ante catástrofes, contribuyendo de esta forma al resguardo y apoyo del país”.

La integración social se refleja en hitos institucionales de profunda carga simbólica. En 2007, a tres años de haber sido erigida como comuna, Alto Hospicio materializó su vínculo con los Soldados del Mar mediante la donación del Estandarte de Combate de la Unidad.

El Comandante Weber, del Destacamento de Infantería de Marina N° 1 ‘Lynch’, al respecto enfatiza que, “los Infantes de Marina estamos para cumplir las tareas que nos han sido encomendadas. Los iquiqueños pueden confiar cien por ciento en nosotros, ya sea en el resguardo de la costa, en el mantenimiento del orden institucional interno o cuando debemos desplegarnos para brindar apoyo humanitario. Los Infantes de Marina siempre vamos a entregar lo mejor de sí para que nuestro país esté tranquilo, seguro y podamos vivir en un lugar mejor”.

Capitán de Fragata IM Rodolfo Weber

Medalla al Valor 2026: Al servicio de la Patria

Dos historias similares, ocurridas en distintos lugares, unidas por un mismo compromiso. Hay decisiones que se toman en fracciones de segundo, pero que perduran para siempre. El Sargento 1º IM Alan Barrera y el Sargento 2º LT Ariel Neira vivieron ese instante en lugares diferentes, pero enfrentaron el mismo desafío: arriesgar sus vidas para salvar a otros. Lo hicieron porque entendieron que, frente a una persona en peligro, la vocación de servicio no admite indiferencia.

Actuaron sin esperar reconocimiento. Sin embargo, ese ejemplo de valentía y entrega fue distinguido, y ambos recibieron la "Condecoración al Valor" el pasado 21 de mayo, en la Plaza Sotomayor de Valparaíso, durante la ceremonia conmemorativa del Combate Naval de Iquique y Punta Gruesa.

Sargento 1º IM Alan Barrera Latín:

El día que cambió dos vidas

El 2 de octubre de 2022 parecía ser un domingo cualquiera. Mientras el Sargento 1.º IM Alan Barrera compartía con su esposa cerca del "Puente Capuchinos", en Viña del Mar, un grito rompió la tranquilidad: una mujer había caído a los roqueríos de "Caleta Abarca" y luchaba por sobrevivir entre el fuerte oleaje. Sin uniforme y lejos de cualquier obligación del servicio, tomó una decisión que marcaría su vida para siempre.

Nacido en Santiago y con más de dos décadas de trayectoria en la Armada de Chile, el Sargento Barrera recuerda que su vocación nació "cuando era adolescente, tras conocer de cerca la Infantería de Marina en una muestra institucional". Desde entonces, encontró en la disciplina, el honor y el espíritu de sacrificio los principios que terminarían guiando su camino, "valores que, primero, aprendí en mi familia y que luego fortalecí en la Institución".

Más de tres años después de aquel episodio, durante la ceremonia conmemorativa del 147º aniversario del Combate Naval de Iquique y Punta Gruesa, en Valparaíso, recibió de manos del Presidente de la República la "Condecoración al Valor", reconocimiento que distingue actos excepcionales de honor y valentía. Para él, sin embargo, la historia había comenzado mucho antes de aquella ceremonia, en una tarde cualquiera que terminó convirtiéndose en una prueba decisiva. No hubo tiempo para el análisis. Mientras su esposa solicitaba ayuda a los servicios de emergencia, evaluó rápidamente la forma más segura de ingresar al mar. "Sabía que un salto precipitado podía convertir una víctima en dos, por lo que decidí correr hasta un punto donde pudiera entrar al agua con menor riesgo. Después, nadé varios metros hasta alcanzar a Solange (la mujer que rescaté)".

"Lo primero que hice fue presentarme, transmitirle tranquilidad y asegurarle que estaría con ella hasta que llegara el rescate", recuerda. Durante cerca de una hora, permanecieron atrapados entre las rocas, mientras él concentraba todos sus esfuerzos en protegerla del oleaje y evitar que ambos fueran golpeados. "Mantener ese objetivo claro fue lo que me permitió conservar la calma, incluso en los momentos más críticos".

La imagen que aún permanece intacta en su memoria no es la fuerza del mar, sino "el rostro de mi señora, quien observaba desde lo alto del puente, impotente, esperando que ambos regresáramos con vida". Aunque lograron sacar a la mujer del agua, esta falleció tres días después a causa de la gravedad de sus lesiones. "Entiendo que fui la última persona que la vio con vida. Cuando supe de su fallecimiento, sentí una enorme tristeza y quise acompañar a su familia en el velorio. Hasta hoy me emociona hablar de Solange", confiesa.

Más que un logro personal, la condecoración "representa la importancia de estar siempre preparado, porque nunca se sabe cuándo la vida pondrá a prueba la formación y los valores adquiridos. Haber recibido la medalla en presencia de mi señora y de mi madre transformó aquel reconocimiento en un homenaje compartido con quienes también vivieron esa jornada de incertidumbre".

Para el Sargento Barrera, el sentido de lo ocurrido tampoco radica en la ausencia de miedo, sino en la capacidad de actuar pese a él: "El valor no significa no tener miedo, sino decidir poner el bienestar de otra persona por sobre el propio interés y hacer lo correcto, incluso cuando nadie observa".

Hoy, destinado en la Brigada Anfibia Expedicionaria, continúa trabajando con la misma convicción que lo llevó a lanzarse al mar aquella tarde. Aquella decisión, tomada en segundos, permanece como una experiencia que marcó su trayectoria y que hoy entiende como parte de una manera de vivir el servicio: estar preparado para responder cuando alguien lo necesita.

Sargento 2° LT Ariel Neira:

Retorno seguro al mar

Para el Sargento 2° LT Ariel Neira, el rescate terminó cuando ambos consiguieron llegar a la playa. Pero lo ocurrido aquel 14 de abril de 2019, en el balneario "El Huáscar", al sur de Antofagasta, no terminó allí. Ese día logró sacar con vida a un bañista que era arrastrado por la corriente. Después vendría una experiencia menos visible: aprender a convivir con el recuerdo de lo ocurrido y, con el tiempo, volver a entrar con confianza al mar.

"Mientras cumplía funciones de guardia, recibimos el aviso de una emergencia. Me cambié rápidamente de uniforme y, junto al equipo, nos dirigimos al lugar. Desde la costa, el mar parecía manejable, pero una vez dentro comprendí que la realidad era completamente distinta. La corriente aumentaba con fuerza y cada movimiento exigía un enorme desgaste físico".

"Hubo un momento en que sentí que las piernas y los brazos ya no me respondían. Pensé que ninguno de los dos iba a salir", recuerda el Sargento Neira. Fue una experiencia límite. El miedo estaba presente, pero nunca logró imponerse sobre el deber. Mantener con vida al bañista concentró toda su atención hasta conseguir regresar a tierra.

El pasado 21 de mayo, en Valparaíso, durante la ceremonia del 147° aniversario del Combate Naval de Iquique y Punta Gruesa, recibió la "Condecoración al Valor" por parte del Presidente de la República. Una distinción que, afirma con humildad, "nunca busqué ni imaginé recibir, porque ese día simplemente actué conforme a los valores que aprendí de mi familia y que la Armada reforzó desde mi formación como especialista del Litoral".

Durante meses revivió mentalmente aquella jornada. "Me costó volver al mar sin recordar lo ocurrido, porque, para quien estuvo dentro del agua, la historia puede continuar mucho después". Con el tiempo comprendió que las consecuencias de una emergencia no siempre terminan cuando todo vuelve a la calma.

Esa experiencia también transformó su manera de entender el servicio. El Sargento Neira es, además, Bombero Voluntario; su vocación comenzó mucho antes de aquella emergencia. Creció viendo navegar los buques de la Armada en la bahía de Talcahuano,

imágenes que despertaron en él una vocación que hoy suma más de dos décadas de trayectoria. Para él, ser marino es mucho más que vestir el uniforme: es una forma de vivir y servir a los demás.

El proceso de recuperación incluyó apoyo profesional y el respaldo de la Cuarta Compañía de Bomberos de Antofagasta, especializada en rescate marítimo, cuyos voluntarios fueron fundamentales para que pudiera reencontrarse con el mar: "Quiero expresar un especial agradecimiento a los voluntarios. Ellos me recibieron con mucha generosidad, compartieron sus conocimientos, me enseñaron desde la experiencia y, sin darse cuenta, fueron una parte muy importante de mi recuperación. Gracias a ellos pude volver a entrar al mar, desde la preparación, el respeto y la confianza".

Hoy, cuando observa la medalla que recibió en la Plaza Sotomayor, no piensa únicamente en aquella emergencia. Piensa en su familia —está casado y tiene dos hijos—, en sus camaradas, en quienes lo ayudaron a levantarse y, sobre todo, en la persona que pudo regresar con los suyos.

"No me considero un héroe", afirma. "Simplemente hice lo que sentí que debía hacer". Para él, el honor se expresa en la coherencia entre lo que se aprende y la manera en que se actúa. Actualmente destinado en la Capitanía de Puerto de Patache, el Sargento Neira continúa ejerciendo su profesión con la certeza de que "servir a Chile también significa estar dispuesto y volver a estar disponible para actuar cuando alguien lo necesita".

Cascos Azules:

Un marino al servicio de la paz

Desde Fuerte Aguayo a Tiberias, Israel, el Teniente 1° IM Danilo Uribe recorrió un extenso camino para desempeñarse bajo el mando de Naciones Unidas como observador de paz en un conflicto armado que ha marcado la pauta a nivel mundial.

Cuando egresó de la Escuela Naval el año 2013, la boina, la tenida verde, las botas tácticas y la piocha de los Infantes de Marina, conformaron su uniforme. Mismo uniforme que utilizó su padre cuando estaba en servicio, pero su desempeño profesional lo llevó a instancias impensadas en latitudes muy distantes, agregando dos nuevas piezas: el chaleco y el casco azul.

El Teniente 1° Infante de Marina Danilo Uribe, de 35 años de edad, ha desarrollado gran parte de su carrera naval en el Batallón IM N° 21 Miller, etapa que ha interrumpido en dos ocasiones para desempeñarse en un rol que pocos Oficiales tienen la oportunidad de vivir: el de Observador de Naciones Unidas en una zona de guerra.

Su primera experiencia la vivió cuando era Subteniente, siendo aceptado para desplegarse por seis meses a Chipre, operando en un batallón que se abocaba a labores de base de patrulla en la línea de separación, o Buffer Zone, que delimita la parte griego-chipriota y la turco-chipriota. Esa experiencia no hizo más que reafirmar su vocación como servidor de la Armada de Chile, y diez años después, cuando se le presentó la oportunidad de desplegarse a otra Misión de Paz, no dudó.

Esta vez se integraría a la United Nations Truce Supervision Organization (UNTSO), en Israel, involucrando un conflicto armado mucho más mediático y cuyas escaladas de violencia son de público conocimiento en nuestro país.

Una vez aprobadas las instrucciones y cursos del CECOPAC, obligatorios para ser desplegado, el Teniente Uribe inició su campaña de paz el 7 de abril del año 2025 en Tiberias, Israel, una ciudad colindante con la frontera de Siria, y ubicada a más de 250 kilómetros de la Franja de Gaza.

Bajo el alero de Naciones Unidas, el Oficial chileno integró el Observer Group Golan Tiberias (OGG-T), grupo que tiene tareas de observación y reporte. “Allá nosotros tenemos dos formas de realizar estas observaciones. Una es mediante patrullajes móviles en vehículos de Naciones Unidas por toda el área de operaciones, donde la principal herramienta de trabajo eran

los binoculares, realizando todo este patrullaje por las distintas posiciones de la frontera asignada, que en este caso estaba trabajando en la de Siria con Israel.

Cualquier alteración a los tratados internacionales, uno va tomando nota y después lo reporta en una plataforma. La segunda forma era cuando íbamos por turnos a la frontera, por entre 7 a 14 días, a ocupar una torre de observación con un compañero de la misión, éramos solamente dos personas que entrábamos a esta torre y teníamos que cumplir turnos con equipamiento militar", explica.

Sobre el trabajo como uno más de los "cascos azules", el Teniente reflexiona que el rol en sí posee dos dimensiones. La primera, más simbólica, hace referencia al rol de los Oficiales de Paz para restringir los horrores atribuidos a los crímenes de guerra. El segundo valor de un casco azul es, naturalmente, proteger la vida de quien lo usa, pues no se puede olvidar ni por un segundo que se está operando en una zona hostil.

Vivir en Israel es convivir con la guerra continuamente, y la experiencia del Teniente Uribe no fue la excepción, pues durante el año que estuvo desplegado tuvo lugar el evento denominado como "la Guerra de los 12 días" y la escalada de violencia del 28 de febrero de 2025. Eventos como esos dictan el ánimo de una ciudad y el estado de alerta de sus habitantes, ya sea militares o civiles.

Durante su estadía en Israel, trabajó de par a par con militares de otros países, con quienes conformó un grupo humano de mucho soporte y camaradería. Cada uno usaba su respectivo uniforme y el parche con la bandera de su país en color, pero el manto del chaleco y el casco azul los ligaba a todos como una sola repartición. "Yo vivía con un canadiense, y también trabajaba con personal de Holanda, Austria, Suiza, Eslovaquia, Eslovenia y Noruega; a estos países uno los mira con altos estándares, siendo una realidad, a veces, lejana; pero en el día a día me pude dar cuenta de que uno, al menos hablando personalmente, con nuestra preparación como Infantes de Marina de la Armada de Chile, estamos súper bien y sobre la media, mucho mejor que otras personas que se estaban desplegadas."

Con dos Misiones de Paz en la carrera y ante la consulta de si regresaría a una tercera oportunidad de este tipo, el Teniente Uribe no titubea para responder que sí, poniendo en valor no solo los aprendizajes conseguidos, sino que también la satisfacción profesional de representar a la Armada, y por extensión, a Chile, en el concierto internacional de las grandes Operaciones Militares.

ESMERALDA

LXX VIAJE DE INTRUCCIÓN 2026

Operaciones de Fiscalización Pesquera Oceánica:

Despliegue aéreo y marítimo en resguardo de nuestra Zona Económica Exclusiva

La Armada de Chile realiza estas fiscalizaciones en forma permanente, las que requieren un significativo trabajo y coordinación institucional en cuanto a recursos humanos y materiales, destacando la polivalencia en el empleo de los medios navales que reafirman la importancia de mantener presencia en la zona.

El Comando de Operaciones Navales, conduce constantemente Operaciones de Fiscalización Pesquera Oceánica (OFPO), las que se realizan en las distintas Zonas Navales en que la Armada posee jurisdicción.

Estas se enmarcan en la regulación nacional y las OFPO, son procedimientos de cooperación internacional, que tienen por objetivo la comprobación del efectivo cumplimiento de las medidas de conservación que nacen de los acuerdos y convenios al cual nuestro país se encuentra suscrito, y que comprende la fiscalización pesquera en aguas adyacentes más allá de la "Zona Económica Exclusiva" (Z.E.E.). y están reguladas y sustentadas por la ley chilena.

El Comandante de Operaciones Navales, Vicealmirante Daniel Muñoz

Monitoreo permanente

La Institución, a través de sus puestos de mando realiza un permanente monitoreo de las embarcaciones que transitan tanto por la Z.E.E como también por aguas internacionales, esta dinámica de reuniones y briefings están destinados a evaluar el panorama de superficie, es decir, el seguimiento y análisis de todos aquellos buques y naves que navegan tanto en aguas jurisdiccionales nacionales como en aguas internacionales.

El Comandante de Operaciones Navales, Vicealmirante Daniel Muñoz explicó que "todos aquellos buques y naves que navegan en nuestras aguas y también en aguas internacionales son monitoreados con plataformas de apoyo, software, herramientas de respaldo, donde vemos en una carta digital, la posición de buques en aguas nacionales y en aguas internacionales. Y en esa dinámica de vigilancia, en el mes de junio, nos dimos cuenta que había una concentración inusual de pesqueros extranjeros contiguo a la Zona Económica Exclusiva, a la altura de Iquique y aproximadamente a 300 millas de costa".

Si bien históricamente estas unidades han transitado por dicha área como parte de sus rutas entre los océanos Pacífico y Atlántico, o viceversa, "en esta oportunidad se observó que permanecieron concentradas durante un periodo prolongado, sin movimiento por un periodo significativo, lo que es un un comportamiento distinto al habitual y que motivó un análisis más detallado", señaló el VA Muñoz.

El Vicealmirante Muñoz agregó "eso generó una alarma para el COMOPER y con los antecedentes recopilados y el aporte de las distintas organizaciones que nutren este panorama de vigilancia, se resolvió planificar una operación de fiscalización pesquera oceánica, cuya primera fase contempló el despliegue coordinado de una dupla: el buque patrullero de zona marítima y un avión de patrulla y vigilancia, asentados en Iquique, y luego con una aeronave de exploración con más capacidad y más autonomía, que voló desde Valparaíso y para operar en el área de Iquique y sobrevolara básicamente el lugar donde estaban concentrados estos pesqueros extranjeros para obtener un estado del panorama de superficie".

Vigilancia estratégica

De esta manera, en el mes de julio, la aeronave de exploración aeromarítima inició su despliegue desde la Base Aeronaval Concón, donde su misión consistió en integrarse a las tareas de vigilancia en la Cuarta Zona Naval, apoyando al buque patrullero de zona marítima y al avión de patrulla y vigilancia marítima desplegados en el área.

Esta operación, liderada por el Comando de Operaciones Navales, tuvo como propósito constatar la presencia de embarcaciones extranjeras que operaban en la cercanía de la Zona Económica Exclusiva de nuestro país, dentro del área de responsabilidad que corresponde a la institución mandatada por los tratados y convenio internacionales vigentes, fortaleciendo la vigilancia efectiva y la presencia naval en los espacios oceánicos.

El Teniente 1° Javier Bermúdez, piloto del avión naval, confirmó que "durante el vuelo pudimos verificar el panorama marítimo, el cual es coincidente con la información que manejábamos, lo que permitió validarla, pero además pudimos identificar a una segunda agrupación de embarcaciones que se encontraban realizando faenas pesqueras en el área observada, lo que reafirma la importancia de mantener una vigilancia permanente en esta zona".

En este trabajo conjunto de la dotación de la aeronave y de observadores pertenecientes a la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR), se pudieron detectar naves extranjeras, las cuales se encontraban navegando entre las 300 y 400 millas náuticas fuera de la Zona Económica Exclusiva.

El Cabo 2° L (Rd.CIC.) Cristian Villalón, quien se desempeña como observador de la DIRINMAR en este vuelo comentó su labor "nos encontramos a bordo de la aeronave efectuando labores de fiscalización pesquera sobre naves pesqueras extranjeras que se encuentran operando al weste de Iquique, naves mercantes y menores con el propósito de contribuir a la vigilancia permanente de los espacios marítimos, aportar al desarrollo nacional en la preservación del medio ambiente acuático y los recursos naturales marinos".

Por su parte el Teniente 1° Stefan Thomson, Comandante de la aeronave, se refirió a la importancia de esta operación "nos permite mantener controladas las actividades pesqueras por parte de embarcaciones internacionales y mantenernos con presencia activa en el área de responsabilidad señalados en los tratados internacionales, y ratifica, además el compromiso institucional de contribuir a la la seguridad y protección de nuestros espacios marinos".

Durante la operación se exploraron más de 150.000 millas náuticas, logrando así una presencia fundamental del Estado en aguas jurisdiccionales, velando con unidades de superficie y aéreas, el control y vigilancia de los espacios marítimos y la conservación de los recursos marinos protegidos.

Como parte de la misión permanente de la Armada de Chile, esta es una más de las operaciones de fiscalización pesquera oceánica realizadas por la Institución durante el primer semestre en el área norte de nuestro país, desplegando unidades de superficie y aeronavales.

Este tipo de despliegues de control y fiscalización en las cuales se navegaron 8.423 millas náuticas constituyen una tarea permanente de la Armada de Chile, la cual despliega sus capacidades humanas y materiales, destacando la polivalencia en el empleo de los medios navales y marítimos, con el propósito de salvaguardar los intereses marítimos nacionales.

65 años de disciplina, higiene y logística para el bienestar de la marina

La especialidad de Lavandero Naval forma parte de las áreas de apoyo logístico pertenecientes al escalafón de Gente de Mar. Su labor es esencial para mantener en óptimas condiciones los distintos uniformes que usa el personal de la Armada como asimismo los textiles institucionales. Se trata de un trabajo silencioso, pero fundamental para el bienestar de las dotaciones.

Detrás del rigor y la impecabilidad de cada uniforme que diariamente cumple servicios, existe un trabajo logístico clave orientado a la disciplina, la salud y la moral de las dotaciones en formación. Aunque, a menudo su tarea transcurre sin reflectores, el trabajo de los especialistas en Lavandería, son el cimiento de una de las tradiciones más preciadas de la Institución: la impecable presentación personal que caracteriza a cada marino de Chile ante la sociedad.

Para graficar el valor de esta especialidad, la mirada se traslada al corazón de la formación naval: las lavanderías de las Escuelas Matrices. Tanto en la Escuela Naval "Arturo Prat" como en la Escuela de Grumetes "Alejandro Navarrete Cisterna", los especialistas cumplen un rol estratégico, como parte de la cadena logística que asegura que cada tenida esté preparada para las exigencias del servicio naval.

El impacto de esta labor trasciende la impecable presentación personal. Como señala el Suboficial (Lv.) Jorge Riquelme, encargado de la Lavandería de la Escuela de Grumetes, "la especialidad resguarda la primera imagen que proyectan los marinos y, al mismo tiempo, contribuye a su salud y bienestar, al asegurar vestuario limpio, seco y en óptimas condiciones sanitarias".

En el exigente entorno de las Escuelas Matrices, disponer diariamente de uniformes limpios fortalece la confianza y el sentido de pertenencia, especialmente durante la instrucción. Como señala el Suboficial Riquelme, "si la cadena de apoyo logístico falla, la moral se resiente". Por ello, la labor del especialista en Lavandería constituye un apoyo esencial para el bienestar y la dignidad de las dotaciones.

Por su parte, el Sargento 2° (Lv.) Darío Quezada, de la Escuela de Grumetes "Alejandro Navarrete Cisterna", quien ha desempeñado funciones propias de esta disciplina cuando estuvo embarcado en

los buques de la Escuadra – DLG “Prat”, AP-41 “Aquiles” y LST-92 “Rancagua”-, destaca que una de las funciones está relacionada con el cuidado y tratamiento de los textiles. “Nuestro trabajo también busca hacer un uso eficiente del agua y utilizar detergentes menos contaminantes. Además, somos un apoyo esencial para la vida a bordo, especialmente, durante navegaciones que pueden extenderse por varios meses”.

Asimismo, explica que esta labor trasciende el ámbito de las unidades navales y también se desarrolla en instalaciones hospitalarias. “Actualmente, contamos con especialistas que cumplen funciones en el Hospital Naval “Almirante Adriazola”, de Talcahuano y en el Hospital de las Fuerzas Armadas “Cornelio Guzmán”, de Punta Arenas, precisa.

En la Escuela Naval, con cientos de cadetes en formación constante, el equipo liderado por especialistas como el Cabo 1° (Lv.) Alexis Jiménez procesa un volumen masivo de vestuario, que alcanza entre 500 y 600 prendas semanales por grupo, organizando cuadrillas diarias de trabajo para cumplir plazos estrictos de lavado, secado y planchado.

El trabajo del Lavandero Naval comparte similitudes con otras tareas de apoyo en tierra. Tal como reflexiona el Cabo Jiménez, “estamos tras bambalinas, al igual que los sastres, al igual que los peluqueros. Somos una especialidad que trabaja para una impecable presentación y ahí marcamos la diferencia. Nuestra labor no se ve, pero se nota en cada detalle, como lo exige nuestra misión y nuestra Institución”.

35 años de servicio, responsabilidad y compromiso

Bajo los principios de prevención, seguridad y vocación de servicio, la especialidad celebra este nuevo aniversario resguardando vidas y apoyando las misiones estratégicas de la Armada de Chile.

Transportar la vida de una dotación, resguardar cargas estratégicas en rutas complejas o representar al país en misiones internacionales exige mucho más que saber conducir: requiere temple y precisión. La especialidad de Conductor Mecánico y Conductor Mantención Automotriz, antiguamente Chofer Mecánico y Mantención Automotriz, nació en la década de los setenta ante la necesidad de contar con personal calificado en la conducción de vehículos fiscales. Las primeras vacantes fueron cubiertas por personal del Servicio Militar que, tras rigurosas selecciones, ingresaba al curso de conductores administrativos. Con el crecimiento del parque automotriz, los planes de estudio se actualizaron y la Comandancia en Jefe estableció como fecha de aniversario el 25 de julio, coincidiendo con San Cristóbal, patrono de los conductores.

Al respecto, el Suboficial Mauricio Fuentes destaca el sentido de entrega de los servidores: “Nuestra labor es silente, cauta, prudente y leal. Exige jornadas de alta exigencia que inician antes del alba y concluyen tras el ocaso, operando con máxima precisión y disciplina táctica para cumplir con creces cada comisión asignada.”

La preparación de un Conductor Naval es un proceso integral que comienza con la obtención de la licencia profesional mediante los cursos correspondientes para cada tipo de vehículo. Posteriormente, cada conductor recibe una inducción práctica en la operación de los distintos vehículos que conforman el parque vehicular Institucional, con el propósito de adquirir las competencias necesarias para desempeñar sus funciones de manera segura y eficiente. Asimismo, la

capacitación permanente, apoyada por la experiencia de los conductores más antiguos, fortalece las habilidades y promueve buenas prácticas ante situaciones complejas.

El Suboficial Jorge Henríquez enfatiza los valores preventivos que rigen cada desplazamiento: “El conjunto de todos estos factores nos permite que el Conductor Naval esté debidamente preparado para cumplir las comisiones encomendadas por la Armada de Chile, resguardando la vida de las personas que transportamos, protegiendo la carga, proyectando la imagen de la institución con una conducción responsable y segura. Por estas razones cada comisión la preparamos bajo los principios de prevención, profesionalismo y seguridad.”

Por su parte, la preparación permanente y el mantenimiento riguroso de la flota aseguran la disponibilidad operativa mediante inspecciones y labores técnicas especializadas. El Suboficial Mayor Cristian Díaz, jefe del Centro de Transporte de Valparaíso (CENTRAVALP), subraya el pilar estratégico de esta labor: “La preparación permanente de los Conductores Navales y el mantenimiento riguroso de la flota constituyen pilares fundamentales para garantizar el éxito de las misiones estratégicas y de apoyo a la comunidad. Como todo marino, los especialistas Conductores Navales están permanentemente dispuestos a cumplir con su deber, por lo que se gestionan los recursos necesarios para su capacitación continua.”

Con la certeza de que el profesionalismo de sus dotaciones y la rigurosidad operativa son pilares insustituibles para el éxito de las tareas encomendadas, la especialidad se consolida como un componente clave para el cumplimiento de la misión institucional. En este aniversario, los Conductores Navales reafirman su vocación de servicio, lealtad y excelencia, listos para enfrentar los desafíos futuros.

Mapas de Amenaza por Marejadas

Herramientas para fortalecer la seguridad en el borde costero

La elaboración de los primeros Mapas de Amenaza por Marejadas permitirá disponer de información científica para identificar las áreas expuestas al impacto del oleaje extremo, apoyando la planificación territorial, la toma de decisiones y la protección de las comunidades costeras.

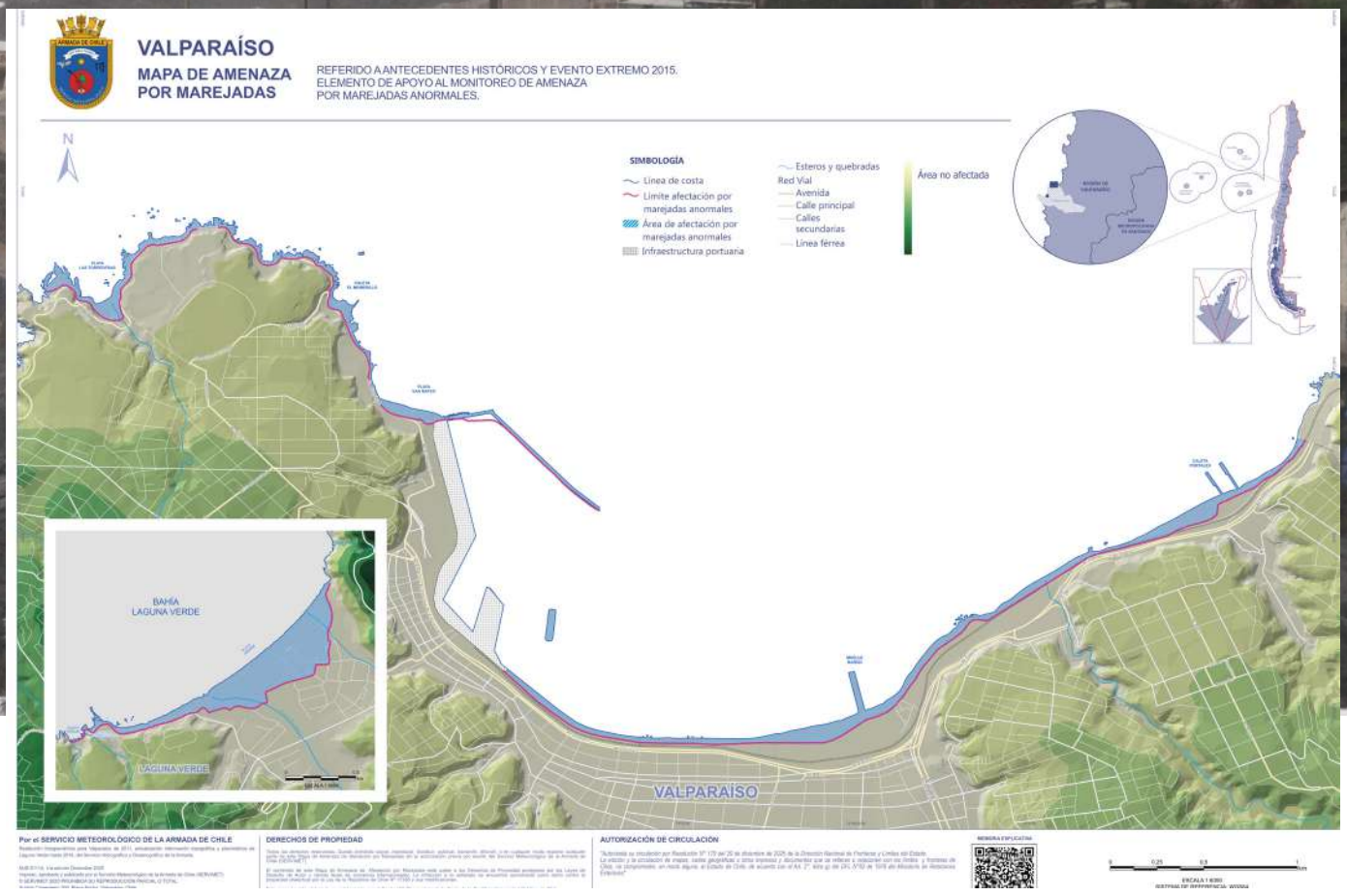
Durante la segunda quincena de julio, el sistema frontal que afectó la zona centro-sur del país obligó al cierre preventivo de la costa, alteró la actividad marítima y recordó que el mar puede modificar, en pocas horas, la rutina de ciudades, puertos y caletas. En un país con más de 6.000 kilómetros de costa abierta al océano Pacífico, comprender estos fenómenos y anticipar sus efectos constituye hoy uno de los principales desafíos para la planificación y la gestión del área litoral.

Durante décadas, el Servicio Meteorológico de la Armada (SERVIMET) ha monitoreado el comportamiento del mar mediante estaciones mareográficas, boyas oceanográficas dependientes del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), información satelital y modelos numéricos que permiten emitir avisos de marejadas con la anticipación necesaria. Hoy el desafío va un paso más allá: generar conocimiento que permita comprender cómo estos eventos pueden impactar el territorio y entregar información útil para apoyar la planificación y la toma de decisiones.

Con ese propósito surgieron los Mapas de Amenaza por Marejadas, instrumentos que identifican las áreas potencialmente expuestas a los efectos del oleaje extremo y que constituyen un insumo para la planificación territorial y para la elaboración de los futuros mapas de riesgo por parte del Servicio Nacional de Prevención y Respuesta ante Desastres (SENAPRED).

Al respecto, el Jefe del SERVIMET, Capitán de Navío Gonzalo Espinosa, explica que este proyecto representa un hito para la Institución. “Durante el año 2025, el Servicio desarrolló el primer Mapa de Amenaza por Marejadas, correspondiente a la bahía de Valparaíso y al sector de Laguna Verde, en cumplimiento de la legislación vigente y de lo establecido por SENAPRED. Contar con este mapa representa un avance muy relevante, porque nos permitió generar la metodología necesaria para construir este tipo de instrumentos”.

CA DANIEL GONZÁLEZ, DIRIMAR; ALICIA CEBRIÁN, SENAPRED Y CN GONZALO ESPINOZA, SERVIMET



El diseño del primer mapa consideró la integración de registros históricos, modelación numérica y el análisis de variables como la altura del nivel del mar, el oleaje, el viento, la batimetría y la morfología costera. En este trabajo también participó el SHOA, el cual aportó información relacionada con la cartografía nacional, la línea de costa y su experiencia en los procesos de control de calidad cartográfica. El proyecto también contó con la colaboración de SENAPRED y equipos de investigación de la Pontificia Universidad Católica de Chile y de la Universidad de Valparaíso, consolidando un esfuerzo interagencial que permitirá extender progresivamente esta metodología al resto del litoral nacional.

Más allá de su desarrollo técnico, el principal valor de estos planos radica en la utilidad que tendrán para las personas y para las instituciones responsables de gestionar el territorio, principalmente en el borde costero. En ese sentido, el Comandante Espinosa hace hincapié en que el conocimiento también constituye una herramienta de prevención. “Este tipo de mapas sirve tanto a las personas como a los gobiernos y autoridades. Para la comunidad es una herramienta de autoprotección y de conciencia del riesgo, ya que permite a vecinos, turistas y comerciantes identificar visualmente si sus viviendas, locales o zonas de tránsito habitual se encuentran en áreas susceptibles de sobrepasos del mar durante episodios de marejadas anormales. También facilita la comprensión de las decisiones adoptadas por las autoridades, como el cierre de puertos, paseos peatonales, caletas o sectores costeros”.

El desafío que existe es ampliar esta capacidad al resto del país. En este punto, el Jefe de SERVIMET indica que “el siguiente mapa que construiremos abarcará el sector comprendido entre

Viña del Mar y Concón. Se aspira a lograr mapear prácticamente todo el litoral de nuestro país. Para ello, debemos continuar trabajando de manera permanente e incansable”.

En términos de gestión pública, su aplicación también será relevante ya que la información permitirá incorporar las áreas expuestas en los instrumentos de planificación territorial, apoyar la elaboración de planes comunales para la gestión del riesgo de desastres, orientar el diseño de infraestructura y obras de protección costera y servir como base para la confección de los mapas de riesgo que desarrollará SENAPRED. De esta forma, el conocimiento científico deja de ser solo un insumo técnico para transformarse en un elemento estratégico para la toma de decisiones y contribuir a un litoral más seguro y resiliente frente a los desafíos del futuro.

柔道

Seleccionado de Judo:

DESAFIAR LA MENTE PARA CONTROLAR EL CUERPO

Desde que un sensei japonés desembarcó en Valparaíso hasta la conformación del equipo de Judo de la Armada, esta disciplina ha sido más que un deporte. Es un arte marcial que, por los valores que promueve, contribuye al desarrollo integral de niños y jóvenes.

Sobre el tatami -superficie acolchada en la que los judocas realizan sus movimientos- no hay rangos ni jerarquías: solo equilibrio, técnica y voluntad. En 1910, cuando aún no existía una organización nacional, el judo, fundado por Jigoro Kano en 1882, ya comenzaba a hacer eco en la Armada de Chile. La historia comenzó con la llegada del sensei japonés Yunio Kawada, enviado por el Gobierno de Japón como gesto de agradecimiento por la colaboración de la Marina chilena con la Armada Imperial nipona. Las primeras prácticas se desarrollaron en la Escuela Naval "Arturo Prat", donde los Cadetes conocieron el significado de "ju": gentileza, suavidad y capacidad de ceder ante la fuerza y "do": camino o doctrina, respectivamente.

La institución cuenta con un seleccionado que depende de la Federación Deportiva Naval (FEDENA) y que, año a año, se mide con exponentes de las Fuerzas Armadas, de Orden y Seguridad, en competencias del calendario deportivo militar de la Confederación Deportiva de la Defensa Nacional (CODEFEN), así como a civiles de la Federación de Judo de Chile (FEJUCHILE).

El judo en la Armada está a cargo del Profesor Civil Suboficial (R) IM Manuel Campos, 4º Dan y responsable de tomar los exámenes de Danes de la FEJUCHILE, -quien posee el grado de cinturón negro de dicha federación. El equipo entrena en el tatami de la Academia Politécnica Naval, guiado por una máxima esencial de este deporte, compartida con el jiujitsu: "máxima eficiencia, mínimo esfuerzo", concepto instaurado en las escuelas de artes marciales por Jigoro Kano hace casi 145 años.

El Suboficial (R) Campos explica que esta disciplina permite desarrollar un "espíritu de cuerpo, disciplina, constancia, capacidad de ponerse de pie cuantas veces sea cada vez que es derribado, autocontrol, respeto y apoyo mutuo, junto a una alta capacidad de resiliencia cuando las cosas se ponen cuesta arriba y todo parece ser imposible".

El corazón técnico del judo radica en un concepto llamado kuzushi, o desequilibrio: reducir al oponente a un estado de impotencia momentánea y, para lograrlo, el judoca debe ser capaz de desplazar el centro de gravedad contrario en ocho direcciones posibles -adelante, atrás, hacia los costados y en sus diagonales- sin perder jamás su propia estabilidad. A ese concepto se suma el principio de la no resistencia, que en el judo consiste en ceder ante la fuerza del adversario para neutralizar su esfuerzo y ahorrar energía. Aunque resistir es instintivo, aprender a ceder con inteligencia requiere entrenamiento avanzado y control emocional.

"El judo no se trata de quién tiene mayor fuerza bruta, sino de saber utilizar la inteligencia, el equilibrio y la agilidad mental en momentos de máxima presión. Para un marino, esto es fundamental. Esta disciplina desarrolla un profundo autocontrol, un respeto genuino por el adversario y la capacidad de levantarse inmediatamente después de una caída. Forja el carácter, la templanza y la resiliencia que todo servidor naval necesita, tanto en el mar como en tierra", afirmó el Oficial del seleccionado, Teniente 1° Esteban Hernández.

Exponentes navales

Los integrantes del seleccionado de judo compiten durante todo el año en encuentros regionales y a nivel nacional, instancias en las demuestran que el control del binomio mente-cuerpo es fundamental para alcanzar el éxito.

El Cabo 2° IM Carlos Carreño, con 34 años y cinturón negro 2º Dan, ha logrado participar en más de 20 competencias nacionales y latinoamericanas, la última en el Campeonato Sudamericano de Judo Asunción 2025 y en el que obtuvo el quinto lugar en la categoría de -100 kilogramos absoluto.

Junto a él, otros dos Infantes de Marina fueron convocados al Team Chile de Judo: el Sargento 2° Juan Bastidas y el Cabo 1° David Fica. Los tres integrarán la delegación que representará a Chile en los Panamericanos Lima 2027. Este importante logro da cuenta del alto nivel alcanzado por los seleccionados, situándose entre los mejores exponentes de la disciplina a nivel nacional y que les permitirá competir con destacados judocas de todo el continente.

Oficina de Discapacidad y Neurodivergencia

El valor de orientar a tiempo

La experiencia demuestra que el acceso oportuno a información, acompañamiento y herramientas concretas otorgado por profesionales puede marcar una diferencia significativa en la forma en que las familias enfrentan cada etapa de este proceso.

Hace más de 20 años, enfrentar el diagnóstico de un hijo con Trastorno del Espectro Autista (TEA) significaba, en muchos casos, avanzar a ciegas. La historia de la familia Morales Mery refleja ese escenario, pero también muestra cómo el acompañamiento oportuno puede cambiar significativamente ese camino.

“Lo más difícil era no saber”, recuerda el Sargento Víctor Morales, dotación de la Fragata “Latorre”. “Uno confiaba en lo que le decían los doctores, probaba tratamientos y medicamentos, pero muchas veces no quedaba más que esperar, sin la certeza de si ese era el camino correcto”.

En ese contexto, criar a su hijo Maverick fue un proceso de aprendizaje constante. En aquellos años, la información era escasa, los especialistas en regiones eran difíciles de encontrar y el entorno no siempre comprendía sus necesidades. Cada avance se construía a partir del ensayo y el error, tomando decisiones con las pocas herramientas disponibles y enfrentando la incertidumbre día tras día. Aun así, nunca dejaron de buscar respuestas ni de adaptar su vida para ofrecerle las mejores oportunidades.

En todo este tiempo hubo pilares clave: la madre y la abuela sostuvieron gran parte de la crianza en los primeros años, mientras la familia buscaba alternativas que permitieran un desarrollo más integral. “Faltaban cosas básicas para cualquier niño: lo social, el deporte, la interacción”, recuerda.

El camino estuvo lejos de ser lineal, durante la infancia y adolescencia surgieron dificultades para expresar emociones y frustraciones que no siempre encontraban salida. A eso se sumaban diagnósticos poco claros y experiencias escolares exigentes, pero escasamente adaptadas. “Antes no se entendía como ahora. No existía esta idea de adaptar el entorno al niño. Era al revés”, señala su padre, el Sargento Morales.
En medio de esa búsqueda, el deporte marcó un punto de inflexión, la energía de Maverick encontró ahí una vía de canalización, pero también un espacio de integración.

De la experiencia personal al propósito

Hoy, con 23 años, Maverick es psicopedagogo y trabaja con niños con necesidades educativas especiales. Su propia historia fue decisiva en esa elección "Había muchas cosas que no entendía de mí mismo. Me sentía solo", cuenta. Esa inquietud lo llevó a investigar, comprender sus emociones y, con el tiempo, desarrollar herramientas de autorregulación "Quería aprender a controlarme por mí mismo", explica.

Esa experiencia se refleja hoy en su trabajo. Durante su formación, vivió situaciones que marcaron su forma de intervenir: niños que no hablaban, otros que no lograban gestionar sus emociones, familias con mucha incertidumbre "Más que corregir, es acompañar. Dar seguridad. Que sepan que no están solos", resume.

Para muchas familias, encontrarse con alguien que ha recorrido ese mismo camino genera un cambio profundo. "Aparece la esperanza", señala.

Mirando en retrospectiva, el aprendizaje no fue solo de Maverick. Para su padre, todo el proceso también implicó crecer y cambiar la forma de entender "Las herramientas ayudan mucho. No son soluciones mágicas, pero tener orientación, información y apoyo, cambia todo".

Esa mirada es la base del trabajo que hoy realiza la Oficina de Discapacidad y Neurodivergencia, dependiente de la asistencia social de la Dirección de Bienestar Social de la Armada, cuyo objetivo es orientar al servidor naval que tenga un integrante de su grupo familiar en situación de discapacidad y/o condición de neurodivergencia, entregando información actualizada y pertinente a cada realidad.

Guías que acompañan en momentos clave

Uno de los avances recientes es la actualización de las Guías de Orientación (GOOD), pensadas para facilitar el acceso a redes de apoyo, especialistas, centros de terapia y alternativas educacionales. Estas guías son especialmente relevantes en momentos clave para las familias navales, como los procesos de transbordo, cuando es necesario reconstruir redes en una nueva ciudad o frente a un diagnóstico reciente, cuando surgen dudas e incertidumbre.

Contar con información clara desde el inicio permite tomar decisiones más informadas y reducir la sensación de desorientación que muchas familias han vivido "Si hubiéramos tenido algo así en ese tiempo, habría sido distinto. Más claro menos solitario", reconoce el Sargento Morales.

Desde su experiencia, Maverick lo resume con claridad: "No es fácil. Es como aprender un idioma nuevo. Pero se puede" y agrega "lo importante es no rendirse y buscar apoyo".

Hoy ese apoyo existe. Y está pensado para que ninguna familia tenga que recorrer este camino sola. La invitación es a informarse, acercarse y utilizar las herramientas disponibles. Porque con orientación y acompañamiento, el proceso sigue siendo desafiante, pero se vuelve mucho más abordable.

Para más información sobre las Oficinas de Discapacidad y Neurodivergencia correspondientes a tu residencia o sobre las Guías de Orientación (GOOD) 2026 ingresa a www.bienestararmada.cl.

GOOD
GUÍAS DE ORIENTACIÓN DE LA OFICINA DE DISCAPACIDAD Y NEURODIVERGENCIA

Reflexiones Espirituales

CATÓLICA

Al conmemorar un nuevo aniversario de la Independencia de Chile, el mes de septiembre nos invita no solo al festejo, sino a una reflexión profunda sobre los cimientos de nuestra nación. Es imperativo volver a mirar el madero de la cruz, pues en él se revela el futuro y la esencia de nuestra identidad patria.

Nuestra historia es elocuente al respecto: Chile nació al pie de la cruz. Desde los albores de nuestra Independencia, la fe ha sido un pilar fundamental, personificado en la histórica "Cruz del Cabildo" o "Cristo del Juramento", imagen que presidió la constitución de la Primera Junta Nacional de Gobierno el 18 de septiembre de 1810.

Esta reliquia, que encabezó el proceso de Independencia, nos recuerda que nuestra libertad y la belleza de nuestra tierra han sido bendecidas bajo el amparo de este madero sagrado.

Proponer la "mirada de la cruz" como un valor nacional para el siglo XXI no es mirar hacia atrás, sino proyectar el destino de nuestra nación con esperanza. La cruz nos ofrece una estructura de vida y convivencia:

•El brazo vertical nos llama a permanecer siempre unidos a Dios.
•El brazo horizontal nos impone la tarea ineludible de ser un país de hermanos, recordándonos que la fraternidad es nuestra verdadera meta.

Desde esta altura, aprendemos que el camino de Chile no puede ser el del odio, la indiferencia o la venganza, sino el del amor, la compasión y el perdón.

Los brazos extendidos de Jesús en la cruz representan el tierno abrazo de Dios que nos convoca a ser un país de hermanos, lejos de cualquier camino de imposición o coacción.

El futuro de nuestra Patria se edifica sobre este amor humilde y gratuito, que es el único capaz de generar una verdadera amistad cívica y trabajar por el bien de todos.

En este mes de la Patria, la invitación es a crecer en diálogo y participación, buscando configurar nuestra existencia como pueblo bajo los valores del Reino.

Que, bajo la mirada de la Virgen del Carmen, sepamos construir un Chile que funcione como una gran familia; una nación donde, a pesar de las diferencias legítimas, prevalezca el respeto y nadie carezca de pan, justicia ni de la alegría de ser chileno.

Capellán Fernando Jarpa Parada
Servicio Religioso Armada

EVANGÉLICA

Al saludar a todos los marinos y a la familia naval, comparto con ustedes la experiencia de haber navegado por el Océano Atlántico brindando asistencia espiritual y acompañamiento pastoral a la dotación del Buque Escuela "Esmeralda" durante el presente Crucero de Instrucción. Tras una serie de conexiones aéreas llegué a bordo de nuestra Dama Blanca, que se encontraba recalada en el puerto de Quebec, en Canadá.

Durante el periodo de embarco, tuve la posibilidad de realizar estudios bíblicos y reuniones de culto que fortalecieron la fe y la vida espiritual de nuestros marinos. Asimismo, compartí con los miembros de la dotación en distintas actividades en las cuales conversamos de lo humano y lo divino.

Sostuvimos conversaciones sobre la vida y las distintas sensaciones, experiencias y situaciones que les ha tocado vivir en esta navegación. Destaco el caso de un marinero, que me manifestó su alegría, ya que hace un par de semanas recibió la gran noticia del nacimiento de su primer hijo. Esto lo tenía muy feliz y un tanto ansioso por volver a casa y conocerlo. Asimismo, expresó su gratitud hacia Dios, ya que, todo salió bien.

Un guardiamarina agradeció la posibilidad de recibir asistencia espiritual y conversar con este Capellán, ya que desde hacía un tiempo vivía un proceso personal con inquietudes respecto de su fe. Durante el viaje pude orientarlo. Después de varias conversaciones y de su asistencia a las reuniones de culto, sintió su fe fortalecida. En este sentido, todos los seres humanos deberíamos cultivar una relación con Dios, porque siempre nos hará bien, nos fortalecerá y traerá paz a nuestras vidas.

Al finalizar y despedirme, agradezco al Comandante, a los oficiales y a la dotación de la Esmeralda, y a todos con quienes compartí esta navegación. También quiero destacar el esfuerzo que realiza la Armada de Chile para ofrecer la asistencia espiritual y pastoral, tan necesarias, como parte del quehacer diario de nuestro personal y tan oportuna como lo es en un Crucero de Instrucción en donde la dotación del buque, Guardiamarinas y Marineros se encuentran lejos de nuestro país y de sus familias durante largos meses.

Un abrazo y mis bendiciones para este Mes de la Patria que comenzamos a palpitar y a vivir en nuestro querido y amado Chile.

Rvdo. Vladimir Recabarren Esparza
Capellán Nacional Evangélico de la Armada de Chile

Grumete Primer Año

Benjamín Hernán Uribe Chávez

Escuela de Grumetes "Alejandro Navarrete Cisterna"

Mientras avanzo en mi formación en la Escuela de Grumetes "Alejandro Navarrete Cisterna", me preparo para representar a la Institución en el Campeonato Interescuelas de las Escuelas Matrices de las Fuerzas Armadas y de Orden llevando una historia de disciplina, esfuerzo y amor por la cueca.

Mi vínculo con el folclore comenzó cuando tenía cuatro años. Fue mi madre quien me motivó y enseñó los primeros pasos. Con el tiempo entendí que la cueca es mucho más que un baile; es una forma de representar nuestra historia, nuestras raíces y el orgullo de ser chileno.

Años de ensayos y competencias me llevaron a ganar varios premios comunales, provinciales y regionales, hasta alcanzar uno de los momentos más importantes, representar a la Región de Los Lagos en un campeonato nacional, donde obtuve el tercer lugar junto a mi pareja de baile. Cuando escuché el nombre de mi región entre las mejores parejas de Chile, sentí que todo el esfuerzo había valido la pena. No solo estaba bailando por mí, sino también por mi familia, mi comuna y todas las personas que siempre creyeron en mí.

Desde niño también sentí admiración por la Armada de Chile. Los desfiles navales y el ejemplo de familiares ligados a la Institución despertaron en mí el deseo de vestir el uniforme y dedicar mi vida al servicio de la Patria. Hoy, creo que muchas de las enseñanzas del folclore han sido fundamentales durante mi formación naval.

En la Escuela de Grumetes "Alejandro Navarrete Cisterna", la disciplina, el compañerismo, el espíritu marinero y el patriotismo se viven en toda la Isla Quiriquina, por eso, asumo con entusiasmo y humildad el próximo desafío de representar a la Institución en el Campeonato Interescuelas de Cueca.

Durante este año he contado con el apoyo de mis compañeros, de mis instructores y de los Oficiales. Para mí, ir en nombre de la Escuela de Grumetes "Alejandro Navarrete Cisterna", es satisfacción y gallardía. Llevar el uniforme naval y levantar el pañuelo de la cueca representan un mismo sentimiento: el orgullo de amar y servir a Chile desde la Armada y el compromiso de mantener vivas nuestras tradiciones.

Monumento al marino chileno, Teniente 1° Luis Pardo Villalón, en Avenida Costanera del Estrecho de Magallanes en Punta Arenas.

Síguenos

@armada_chile
@Armada_chile
@armadadechile
@armadachile
@armadachile
Radio naval

Visítanos en
www.revistavigia.cl