



TRES ESPADAS

REVISTA DIGITAL DE COSUR CHILE

Año 5 / N° 30 / enero de 2023

Edición Mensual





TRES ESPADAS

Revista Digital de Cosur Chile
ISSN 2452- 6177

Oficiales Superiores en Retiro FFAA Chile

EDITOR RESPONSABLE

Brigadier de Ejército
Sr. Ricardo Valenzuela Benavente

COMITÉ EDITORIAL

Capitán de Navío Sr. Enrique Cordovez Pérez
Coronel de Ejército Sr. Nelson Cabezas Flores
Coronel de Aviación Sr. Luis Filippi de Solminihac

COLECCIONES TEMÁTICAS DE LAS EDICIONES DIGITALES DE COSUR:

- CIENCIA POLÍTICA
- FUERZAS ARMADAS
- GUERRA ACTUAL
- HISTORIA BÉLICA
- PROFESIÓN MILITAR
- SEGURIDAD NACIONAL
- TECNOLOGÍA Y DEFENSA
- VALORES NACIONALES

ASESOR LEGAL

Abogado Sr. Raúl ROMERO Goenaga
Domicilio Av. Libertador Bernardo O'Higgins 1452, piso
3 del Palacio Ríos, Santiago de Chile

www.cosur.cl contacto@cosur.cl

TRES ESPADAS es una publicación mensual del Cuerpo de Oficiales Superiores en Retiro de las FFAA - Cosur Chile, la cual tiene por finalidad divulgar el pensamiento reflexivo de nuestros redactores y colaborar con las FFAA, tanto en la preservación de los valores nacionales como en la promoción de la profesión militar.

Sus contenidos reproducen las publicaciones que la Corporación ha venido haciendo en Internet desde el año 2017. Estas se refieren a las actividades corporativas durante el período de la publicación; editoriales y colaboraciones de socios y amigos de Cosur; y testimonios afines a nuestros objetivos en medios de comunicación.

Las ediciones digitales antes mencionadas acogen las publicaciones semanales en portada del sitio Web cosur.cl, las cuales se agrupan en 8 colecciones temáticas. Las opiniones expresadas en dichas ediciones son de exclusiva responsabilidad de sus respectivos autores.

Nuestra revista pretende ser un vehículo que transmita, especialmente a las nuevas generaciones, las virtudes que, durante más de doscientos años, han motivado en nuestra Nación el comportamiento heroico en situaciones de conflicto bélico y en las múltiples formas de desastres naturales, las que han ido forjando el temple de los chilenos frente a la adversidad.

Más allá del heroísmo que se da en especiales circunstancias, invitamos al lector a cultivar el sentido de altruismo que impulsa a las organizaciones sin fines de lucro y al común de la personas en su natural buena voluntad.

TRES ESPADAS

"...esa espada, que habéis recibido para la común defensa, sólo debe desnudarse bajo el estandarte sagrado de la Patria, que es nuestra única y querida enseña" (Manuel Bulnes Prieto)



Editoriales de Cosur Chile (Pág. 8)

¿Obligatorio es lo mismo que voluntario? (Pág. 12)



Rescate en la Cordillera de Los Andes (Pág. 14)

Zarpe con la guardia (Pág. 17)



TRES ESPADAS

"...esa espada, que habéis recibido para la común defensa, sólo debe desnudarse bajo el estandarte sagrado de la Patria, que es nuestra única y querida enseña" (Manuel Bulnes Prieto)



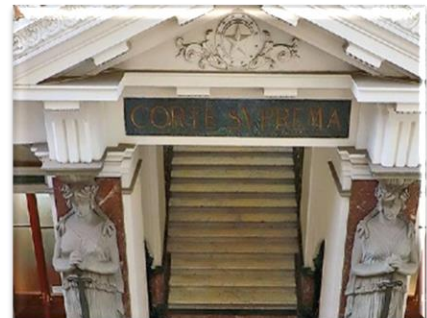
Los misiles Patriot (Pág. 24)

Comisión al Sur (Pág. 27)



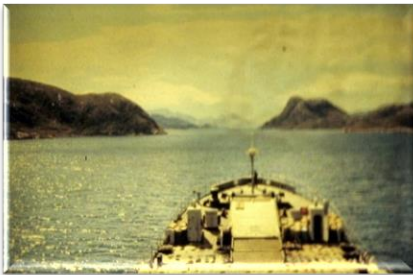
Nunca es tarde si la causa es buena (Pág. 32)

Un deliberado insulto (Pág. 22)



TRES ESPADAS

"...esa espada, que habéis recibido para la común defensa, sólo debe desnudarse bajo el estandarte sagrado de la Patria, que es nuestra única y querida enseña" (Manuel Bulnes Prieto)



La grúa flotante (Pág. 36)

Nuevamente el Museo de la Memoria hace noticia (Pág. 41)



El fin de Baquedano (Pág. 43)

El último vuelo (Pág. 34)



TRES ESPADAS

"...esa espada, que habéis recibido para la común defensa, sólo debe desnudarse bajo el estandarte sagrado de la Patria, que es nuestra única y querida enseña" (Manuel Bulnes Prieto)

Caballería embarcada (Pág. 45)



Elogio a la desobediencia (Pág. 49)

Salir de vacaciones (Pág. 51)



Fortran IV (Pág. 53)



EDITORIALES

Reproducimos en esta sección los editoriales con el pensamiento reflexivo de Cosur Chile publicados en portada de cosur.cl durante el mes de enero de 2023.



Un nuevo año (Semana del 3 al 8 de enero)

Avanzando hacia el primer cuarto de siglo Europa sufre por el conflicto Este-Oeste y en el Pacífico Norte se enfrentan Estados Unidos y China, mientras América Latina se debate entre el auge y la caída de los regímenes de izquierda.

En Chile los indultos a delincuentes de la crisis del año 2019 han profundizado el rechazo de la oposición, en un año en el cual los pronósticos económicos son sombríos y las reformas sociales que desataron protestas masivas no se resuelven.

Más razones hay para estar pesimistas que optimistas, pero como lo último que se pierde es la esperanza, es posible que en mayo se confirme la tendencia del último plebiscito y tengamos una Constitución renovada sin perder su esencia.

Confianza (Semana del 9 al 15 de enero)

El reciente fallo favorable a Chile en La Haya nos ha permitido obtener certeza jurídica en el caso del río Silala. Un resultado positivo para una oportuna acción de Gobierno hace 6 años atrás y la ventaja de contar con una Política de Estado internacional que tanto se echa de menos en otros ámbitos al interior del país

¿Qué certeza tenemos sobre fallos judiciales que facilitan a los delincuentes reincidir una y otra vez? ¿Qué certeza pueden tener los inversionistas inmobiliarios, los propietarios de fondos previsionales y otros agentes económicos a quienes, de un día para otro, se les cambia las reglas del juego?

Necesitamos cerrar pronto un proceso constitucional que ratifique las certezas exigidas el pasado 4 de septiembre.

Paul Johnson 1928-2023 (Semana del 16 al 22 de enero)

“Yo admiro notablemente a Chile y su gente, y me preocupé cuando mi amigo Salvador Allende se hizo presidente y abrió el país a las hordas de radicales armados de todas partes del mundo. El resultado fue la mayor inflación del mundo, una violencia generalizada y la amenaza de una guerra civil. Así que aplaudí la toma del poder por parte del General Pinochet, en consonancia con los deseos del Parlamento, y aún más su éxito a la hora de revitalizar la economía y convertirla en la más sólida de Latinoamérica. Pero al evitar la transformación de Chile en un satélite comunista, en general se granjeó el furioso odio de la Unión Soviética, cuya maquinaria propagandística le demonizó con éxito entre los intelectuales de todo el mundo. Fue el último triunfo de la KGB antes de desvanecerse en la papelera de la historia. Pero Pinochet sigue siendo un héroe para mí porque conozco sus hechos” (Libro “Héroes”, página 309. 2009)

Noche de Paz (Semana del 23 al 29 de enero)

La discusión del proyecto que modifica la ley de Infraestructura Crítica desató inusitado revuelo porque los Comandantes en Jefe hicieron ver con franqueza sus legítimas aprehensiones.

Una de ellas es que el control del orden público no es una función inherente a la Defensa y por ende requiere de un entrenamiento específico. Asimismo, los reiterados estados de excepción han demostrado que la cadena de mando de la autoridad civil es difusa y que los militares carecen de un amparo jurídico robusto.

Más aún, las reglas de enfrentamiento no señalan con claridad que los uniformados tienen, antes que nada, el derecho a la autodefensa cuando son atacados con armas equivalentes o superiores.

Lamentablemente ningún actor político ha respaldado estas fundadas aprehensiones.

Receso de verano (Última semana de enero)

Comunicamos a los visitantes de este sitio Web que durante febrero del presente año suspenderemos la publicación en portada de nuestras 3 ediciones semanales, las cuales posteriormente enviamos por correo electrónico a 2.600 personas inscritas para recibirlas.

Al salir de vacaciones después de seis años de trabajo en equipo vemos con satisfacción que hemos acumulado 369 colaboraciones de socios y amigos de Cosur, las cuales posteriormente han sido incorporadas en 30 ejemplares de la revista digital “Tres Espadas”.

Compartimos con ustedes la satisfacción de que el 80% de los autores de dichas ediciones son militares en retiro que aportan su talento en 8 líneas editoriales.

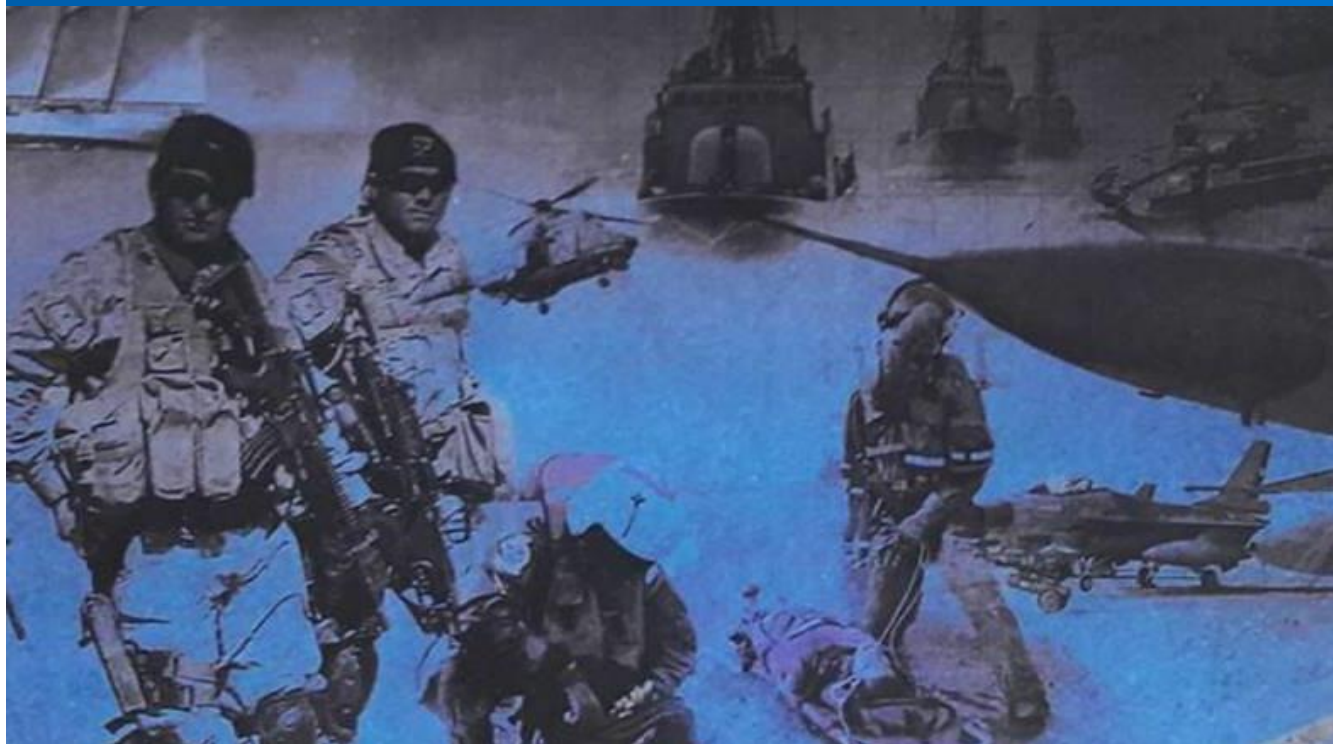
Les invitamos a seguir apoyando nuestra cruzada por los valores nacionales y la profesión militar. ¡Nos vemos en marzo!





EDICIONES COSUR.CL

*Compilación de las ediciones N°355 “¿Obligatorio es lo mismo que voluntario”
hasta la N°369 “Fortran IV”, las cuales se encuentran
publicadas en cosur.cl/ediciones.*



¿Obligatorio es lo mismo que voluntario?

Humberto Julio Reyes*
General de Brigada

Por supuesto que no, contestará primero quien tenga nociones básicas de nuestra lengua o no sospeche malicia en la pregunta.

Depende dirá otro que, mostrando una característica del “alma” nacional, no desee comprometerse con una clara respuesta o presuma que, detrás de una pregunta aparentemente inocua, se esconde un gazapo.

A nadie que viva hace algún tiempo en

dado que el relativismo y la ambigüedad campean en todo orden de cosas.

Por mi parte yo contesto afirmativamente e intentaré fundamentar mi respuesta en estas líneas que someto a la benevolencia de usted apreciado lector.

Parto por referirme a lo que observé en la locomoción pública tan pronto se relajaron las restricciones impuestas por el Covid-19 y que debe haber intrigado a más de algún turista que aún no asimila las costumbres chilenas, en particular las santiaguinas.

El uso de mascarilla, según pregonaban visibles letreros, era obligatorio en el Metro. Sin embargo, en “el mundo real”, absolutamente voluntario, igual que el pasaje en los buses donde paga el que quiere y se ha llegado a alcanzar el récord de 40% de evasión. ¿Nadie ha reclamado aún ese récord para el libro Guinness?



nuestro querido Chile podría extrañarle,

Cabe mencionar que los pasajes del Transantiago hace tres años que no se reajustan, a pesar de la constante alza de sus costos a los que se agregan los buses quemados debido a esa ya arraigada costumbre estudiantil que también comparten otros grupos antisistémicos.

Está anunciada una necesaria alza que las actuales autoridades sienten un justificado temor de llevar a la práctica. Esto, por el funesto precedente de los \$30 que habrían iniciado la revuelta del 2019 (causa aparente), como ahora ya la llaman quienes desean honrar "el jardín de la resistencia" en la venida a menos Plaza Baquedano. Otra cosa es con guitarra y cuesta quemar lo que en su momento se adoró.

El juego de palabras es involuntario. Aclaro que, durante la revuelta provocada o aprovechada para intentar derrocar el gobierno, la destrucción por el fuego de la red del Metro fue aplaudida, justificada o relativizada por el intento de subir \$30 los pasajes, que es lo que habría hoy que hacer. Podría incluso incrementarse en un monto superior, para lograr disminuir el déficit acumulado durante tres años. Sin embargo, cuesta imaginar a las actuales autoridades, que antes fueron oposición, se arriesguen a otra asonada o, que si esta se produjera, no la rechacen.

Segundo paréntesis: habiendo "grupos" que han manifestado su firme decisión de mantener el mentado "jardín", que parece sacado de alguna película de terror, propongo que en toda estación de Metro y monumento o propiedad vandalizada durante la revuelta se coloque una placa, al estilo del Instituto de Conmemoración Histórica, que testimonie a las futuras generaciones lo que allí sucedió, antes

que la posverdad lo niegue, tal como se ha hecho con los innumerables atropellos cometidos durante los funestos 1.000 días de la Unidad Popular.

Otro ejemplo, no reciente, de obligatoriedad que termina siendo voluntariedad es justamente el Servicio Militar Obligatorio. Al no completarse la cuota de acuartelamiento, ya reducida a un mínimo con los voluntarios, el sorteo previsto para lograrlo no se estaría efectuando. So pena de los negativos efectos que, por elemental prudencia, declino plantear en este sitio que es público.

Termino refiriéndome al voto obligatorio que, dada la negativa experiencia de años de voluntariedad, se intentará reponer. ¿Se harán efectivas las sanciones a quienes no se sientan obligados a cumplir la ley o sucederá lo mismo que con tantos incómodos deberes?

Resumo entonces: en Chile lo obligatorio puede ser voluntario, todo depende.

*Magíster en Sociología Militar y Ciencias Militares (Acague)



Rescate en la Cordillera de Los Andes

Juan C. Polverelli Hinojosa (¹)
Ingeniero en Armas FACH*

El pasado 22 de diciembre, se cumplieron 50 años del rescate de los sobrevivientes del accidente sufrido por el Avión 571 de la Fuerza Aérea de Uruguay en la Cordillera de los Andes, por Helicópteros de la Fuerza Aérea de Chile

Búsqueda y Rescate

El día del accidente en el plazo de una hora, el Servicio de Búsqueda y Salvamento de la FACH (SAR) fue notificado que el vuelo estaba perdido. Cuatro aviones realizaron la búsqueda en la zona que podía haberse producido el accidente, esa tarde hasta que oscureció sin resultados positivos.

El segundo día, once aviones de Argentina, Chile y Uruguay buscaron el Avion, El área de búsqueda incluyó desde la ciudad de Curicó por el sur hasta Santiago por el Norte de mar a cordillera, las tripulaciones de los aviones que realizaron la búsqueda no ubicaron ni vieron el fuselaje blanco en la nieve. Las duras condiciones que se vieron durante la búsqueda dieron indicios de muy pocas esperanzas de encontrar a alguien con vida.

¹ El autor de este relato mantiene vivo el Milagro de los Andes, en una Navidad

La búsqueda y todos los esfuerzos se cancelaron después de ocho días. El 21 de octubre, las misiones de búsqueda concluyeron que no había esperanzas de encontrar sobrevivientes y se dio por terminada la búsqueda oficial. Esperaban encontrar los cuerpos en el verano durante los deshielo.

Ante esta determinación algunos padres no perdían las esperanzas de ubicar el avión accidentado que permitiera dar una sepultura religiosa a sus deudos, sin embargo Carlos Páez Vilaro padre de Carlos Páez Rodríguez no perdía las esperanzas de encontrar con vida a su hijo y movió todas sus influencias para mantener viva la preocupación por encontrar el avión consiguió que los club aéreos lo apoyaran en su búsqueda.

Rescate en Helicóptero

El día 21 de diciembre de 1972 cuando se conoció la noticia que habían aparecido sobrevivientes del avión 571 accidentado de la Fuerza Aérea Uruguaya, en la ruta de Puente Negro a Termas del Flaco de apellidos Parrado y Canessa.

La Fuerza Aérea de Chile preparó tres helicópteros Bell UH-1 para realizar el rescate. El día 22 de Diciembre dos Helicópteros volaron bajo una densa neblina con muy poca visibilidad sobre la carretera al Regimiento de San Fernando donde se encontraban familiares de algunos pasajeros del avión accidentado, al ver que las condiciones de vuelo no mejoraban considerablemente se tomó la decisión de volar a Los Maitenes donde se

como la recién pasada, pero hace ya 50 años.



encontraban los dos sobrevivientes Parrado y Canessa que habían tomado contacto con el arriero Catalán, en este lugar se esperó que se disipara la niebla.

Cuando la niebla se disipó alrededor del mediodía, las tripulaciones de los Helicópteros H-89, Tripulado por, Cdte. Carlos García (QEPD), Cabo Ramón Canales y Juan Carlos Polverelli y H-91 Tripulado por Jorge Masa (QEPD), Cabo Abel Gálvez y Juan Ruz (QEPD), se dispuso el despegue hacia el lugar del accidente que habían informado Fernando Parrado y Roberto Canessa, se pidió a Parrado que volara en el helicóptero H-89 para que sirviera de guía en la montaña hasta el lugar del accidente donde se encontraban el resto de los sobrevivientes. Cuando se inició el vuelo para realizar el rescate el tercer helicóptero H-90 se quedó en el campamento Alfa en caso que fuera requerido. Las tripulaciones estaban asombrados por el difícil terreno que los

dos sobrevivientes habían atravesado para buscar ayuda.

El vuelo para realizar el rescate

A eso de las 12:30 hrs. de realizó el despegue hacia el lugar donde se encontraba el avión siniestrado. Empezamos a ascender... 6.000, 7.500, 9.000, 14.200, 17.500 pies. Las nubes y picachos de la cordillera eran impresionantes. Tal vez aterrador para Parrado, había un viento de 50 nudos con una turbulencia severa en la cordillera que apenas nos permitía cruzar y utilizando al máximo las características de los helicópteros. Una vez que se cruzó la cordillera, comenzó el descenso con un aumento de la turbulencia. A los 12.200 pies se encontraba el avión de color blanco, el cual se confundía con la nieve. Sólo se distinguía por los puntos negros que se movían alrededor del aparato. Con bastante dificultad, dadas las fuertes corrientes descendentes y vientos

cruzados en el lugar, los helicópteros parecían hojas secas. Lo que hacía difícil controlar el helicóptero, aproximamos al lugar del accidente y a los restos del avión.

La escena era increíble, un milagro los sobrevivientes nos hacían señas que demostraban su felicidad a medida que nos acercábamos al lugar. Creo que fue emocionante para toda la tripulación y, sin pensar, las tripulaciones se arriesgaron al máximo para lograr después de varios intentos y aproximaciones para rescatar a tres sobrevivientes en el helicóptero H-89 y cuatro en el Helicóptero H-91. Nuevamente el despegue desde el lugar fue riesgoso, con turbulencias, vientos ascendentes y descendentes con pérdidas de altura de 800 a 1200 metros situación que pasó más de dos veces, era como si la cordillera se negaba a que los helicópteros rescataran a sus víctimas, lo único que pedían los rescatados era que no nos fuéramos a estrellar nuevamente, situación que obligaba a las tripulaciones a dar el máximo de sus capacidades. Los sobrevivientes se abrazaban y lloraban dadas las condiciones en que se estaba realizando el rescate, pensando que nuevamente podrían tener un accidente una vez que los helicópteros cruzaron la cordillera a 16.000 pies, el vuelo se realizó con una turbulencia severa con un vuelo de regreso entre una formación nubosa destino al campamento Alfa en los Maitenes con una menor turbulencia y más calmado cuando llegamos al campamento la felicidad de los sobrevivientes fue total, llanto, besaban el pasto, era una alegría indescriptible y se abrazaban con Canessa y Parrado y las tripulaciones de los helicópteros. Se

cumplía el lema del SERVICIO AEREO DE RESCATE DE LA FUERZA AEREA DE CHILE "PARA QUE OTROS PUEDAN VIVIR"

Por las condiciones meteorológicas y las condiciones climáticas no se pudo efectuar un segundo vuelo para rescatar los 8 sobrevivientes, quienes durmieron su última noche en el fuselaje del avión accidentado, ese día los acompañó un enfermero y dos voluntarios del cuerpo de Socorro Andino que habían volado en los helicópteros.

El día 23 de diciembre se efectuó el segundo vuelo de los helicópteros, con unas condiciones espectaculares saliendo desde Los Cerrillos directo al lugar del accidente muy temprano pudiendo rescatar a los 8 sobrevivientes que aún quedaban en la cordillera y recoger al enfermero y voluntarios del Cuerpo de Socorro Andino.

De haber sido un rescate normal en territorio chileno, se habrían traído los restos de los fallecidos para su entierro. Sin embargo, dadas las circunstancias, incluido que los cuerpos estaban en Argentina, se dejaron en el lugar hasta que las autoridades pudieran tomar las decisiones necesarias.

*Piloto de Guerra, especialista en Helicópteros.



Zarpe con la guardia

Enrique Cordovez Pérez*
Capitán de Navío

Comenzaba a oscurecer en el puerto de Valparaíso y el APD Uribe ⁽²⁾ estaba atracado al sitio Bravo en la punta del molo de abrigo, en aquel sector que carece del muro protector. El oleaje venía del norweste y mostraba algunos rizos blancos antes de chocar con la estructura de piedra y cemento. Las luces recién se prendían en las faldas de los cerros dibujando las siluetas de sus quebradas y las sombras de miles de casas que trepaban hasta alcanzar las cumbres.

- El comandante va a bajar a tierra
 - me avisa el mensajero

Me adelanté para esperarlo junto a la pasarela que se hallaba al costado de babor del mástil principal, formando a la cabeza de la guardia apostada.

- Ojo con el barómetro teniente Cordovez, está anunciado un frente débil pero igual hay que estar atentos. Cualquier cosa me llama por teléfono – me indicó el comandante Lagos al salir camino a su casa en Las Salinas.
- A su orden mi comandante

Vivíamos el mes de julio de 1978 y en pleno invierno cualquier cosa podía pasar. Le advertí a la guardia que estuvieran atentos con las espías que teníamos

pasadas a tierra, ir al castillo para ver cómo estaba trabajando la cadena y darse una vuelta por toldilla para verificar las amarras de las embarcaciones.

Dando mi propia ronda por cubierta meditaba sobre las paradojas del servicio naval. Ascendido a teniente 1º el 21 de mayo del año anterior, estaba en el tercio de los oficiales más antiguos de la promoción. Era también dueño de un flamante Mazda 323 color verde pistacho, mi primer auto, que había podido comprar gracias a las ventajas de residir en Zona Franca. Además, en octubre había logrado que me asignaran un departamento nuevo en la calle Alessandri y me había traslado a Iquique con mi esposa e hijas de 4 años y 4 meses, respectivamente. La vida me había comenzado a sonreír con este transbordo.

Esa era la parte positiva. No obstante, los inconvenientes comenzaron a surgir en marzo cuando regresamos al Norte después de las vacaciones de verano en la Región de Valparaíso. Tuve que mudarme del departamento, a un conjunto de casas con un patio común, por la llegada de un oficial mucho más antiguo.

Otro hecho negativo fue el incendio ocurrido a bordo del Uribe en la madrugada del 22 de mayo, el cual nos obligó a desplazarnos a Valparaíso, para efectuar unas reparaciones cortas de los daños provocados por el siniestro en la habitabilidad de la tropa embarcada y en los cables del sonar. Finalizados estos trabajos a cargo de Asmar Valparaíso nos esperaban, además, 3 meses en Asmar

² Destructor transporte rápido de tropas de la clase Buckley construido para la Armada de

los Estados Unidos en 1943 y cedido posteriormente a la Armada de Chile.

Talcahuano, para la carena en dique seco y otros trabajos a flote.

Caso típico en la vida del marino: familia en el Norte y buque en el Sur.

cuadrados – le dije en son de broma

- No se preocupe jefe, le apuesto a no debe haber nada muy bueno



Terminada la ronda de departamentos y la lista de coyotes, arranchamos ⁽³⁾ temprano con el subteniente Aramburu. Sonriente, conversador y muy deferente era el otro oficial integrante de mi guardia, quien tenía la responsabilidad de mantener funcionado los servicios de puerto que recibíamos desde tierra, por lo que el buque tenía apagadas sus calderas y los generadores de electricidad.

- Me voy al camarote a trabajar en las calificaciones. Te dejo viendo la tele y que no se te pongan los ojos

Había avanzado bastante en la tarea de colocar anotaciones y las respectivas notas al personal del Departamento de Operaciones, cuando noté que el buque se estaba moviendo un poco más de lo acostumbrado. No había transcurrido ni un minuto antes de que apareciera frente al camarote la espigada figura del cabo navegante Ramírez, cuyas cejas llegaban a la altura del dintel de la puerta.

- Permiso mi teniente, le vengo a informar que se soltó la bita 5 ⁽⁴⁾
- Ramírez, querrás decir la espía 5 ⁽⁵⁾ que tenemos pasada al molo

³ Término usado a bordo para referirse indistintamente al almuerzo o la cena

⁴ Punto de anclaje para las líneas de amarre o espías que se colocan a fin de asegurar los buques junto a muelles o molos.

Habitualmente son de hierro dúctil o acero fundido

⁵ Cuerda o cordel grueso usado para amarrar los buques o realizar otras maniobras

- No mi teniente, es la bita 5 que dejó de formar parte del molo y ahora está colgando de las espías 2 y 3 al costado del buque
- ¡Toca de inmediato llamada a la guardia!

Al salir a cubierta para confirmar la novedad informada por Ramírez, pude apreciar que la situación había cambiado radicalmente. El viento estaba soplando desde el Norte, con unos 20 nudos o más. Las olas estaban comenzando a pasar por sobre la punta del molo y el buque, con 2 espías menos, se apretaba contra los neumáticos de la gran minería que se usaban para amortiguar los golpes.

- Mensajero, tráigame el teléfono para llamar al Comandante.

Apareció el mensajero con el par de cables telefónicos en la mano, los cuales se habían cortado producto de los constantes movimientos del buque. No habría manera de avisarle por esta vía al Comandante y no nos quedaba otro remedio que prepararnos zarpar con el personal que se encontraba de guardia.

- Aramburu: ¿Cuánto nos demoramos en tener las máquinas listas?
- Mi teniente, voy a intentar hacerlo lo más rápido que se pueda, pero no creo que vayamos a poder dar avance antes de una hora, a lo menos
- Bueno, apúrate porque el buque se puede largar en cualquier momento

Entre los integrantes de la guardia estaba el contramaestre, un suboficial de maniobras que había vivido más de una situación de emergencia a lo largo de su

carrera y que me dio muy buenos consejos para enfrentar la situación.

- Mi teniente, si quiere zarpar lo primero que tenemos que hacer es desentalar la cadena y amarrarle un boyarín, para señalar donde está ubicada el ancla, de manera que después la podamos recuperar. Si trata de virar cadena, el viento y la marea no le van a dar tiempo para hacerlo y vamos a terminar con el buque encaramado en el muelle Prat. Además, vamos a tener que cortar las espías y soltar la pasarela que puso el Centro de Abastecimiento porque, tal como está la cosa, no va haber ningún cristiano que pueda venir a largarnos las espías o llevarse la pasarela
- Ok viejo, tienes toda la razón ¿Y que hacemos con las embarcaciones?
- Bueno, con este oleaje no podemos arriesgarnos a tripularlas así que tenemos que lanzar unos nivelajes al buque de la escuadra que está más próximo, para que ellos las apañen cuando hayamos zarpado
- Manos a la obra entonces. Manda a tu gente que se ponga ropa de agua por turnos porque, para más remate, se puso a llover con muchas ganas

Subí al puente donde el anemómetro marcaba rachas de viento de hasta 40 nudos y la primera instrucción fue averiguar con el teniente Aramburu cómo iba el calentamiento de máquinas. La respuesta fue que recién estaban levantando presión en la caldera para

generar el vapor que permitiría mover las hélices.

Saliendo hacia el alerón me pareció ver a la distancia la figura del comandante Lagos en el sector del molo que tenía muro protector. Con la difusa luz que proyectaban los postes de alumbrado a través de la intensa lluvia, podía distinguir que estaba usando su capote, cuyos faldones se los volaba el viento, y llevaba la gorra calada hasta las orejas, afirmada con el barboquejo ⁽⁶⁾. Desde el molo debía estar mirando impotente como el buque hacía los preparativos para zarpar sin el Comandante a bordo. Una situación muy difícil de explicar al Alto Mando y que bien podría significar el término anticipado de su carrera naval.

- Desentalingada ⁽⁷⁾ la cadena del ancla y el boyarín salió a flote. Se está trincando el último paño ⁽⁸⁾ de la cadena que quedó a bordo con las bozas de mar ⁽⁹⁾, avisan desde el castillo mi teniente
- Se lograron traspasar las amarras de las embarcaciones al personal que cubrió el castillo del DLG Prat, informan desde toldilla
- Conforme, gracias. ¿Qué novedades tenemos en la máquina?
- Mi teniente, de la máquina informan que estamos en

⁶ Cinta o correa que sujeta una prenda de cabeza por debajo de la barbilla.

⁷ Zafar el cable o cadena del arganeo del ancla

⁸ Unidad de medida de la cadena que contiene un segmento de 27,5 m de eslabones

condiciones para que el buque puede dar muy despacio avante

- Perfecto, a las partidas de proa y popa que comiencen a cortar las espías y que tengan cuidado con los chicotazos al largarlas.

Una vez que el personal terminó la faena de las espías el buque comenzó a separarse rápidamente del molo por efectos del viento y del oleaje. Era el momento de comprobar si el Uribe era capaz de navegar como lo había asegurado con singular aplomo el joven subteniente Aramburu

- Ambas máquinas un tercio avante, ordené

El viejo APD comenzó a moverse lentamente. A la cuadra del faro de la punta del molo tendría que caer a babor y enfrentar el temporal mar afuera

- Mi teniente, desde toldilla informan que viene el Comandante a bordo del remolcador Caupolicán y que va saltar a la toldilla del buque
- Para ambas máquinas, indiqué al operador del telégrafo a las máquinas.

Transcurrieron sólo un par de minutos, que se hicieron eternos mientras seguíamos abatiendo hacia la costa, hasta el momento que Comandante llegó al puente de mando, empapado y con la cara desencajada por el reciente esfuerzo.

⁹ Trozo de cadena que por un extremo está sujeto a un cáncamo fijo de la cubierta y en el otro un gancho de escape con el cual se trinca la cadena del ancla

- Comandante tiene el control del buque, ambas máquinas un tercio avante, babor quince grados de caña, ordenó

Lentamente el Uribe fue dejando por babor la punta del molo y estabilizó su rumbo poniendo proa a las grandes olas que bañaban el castillo, pero avanzando pausadamente para salir del puerto.

En el silencio del puente de mando meditaba, con sentimientos encontrados, sobre los acontecimientos que se habían sucedido tan vertiginosamente. Por una parte, lamentaba no haber no haber podido completar el zarpe con la guardia, y por otra, me alegraba que el Comandante hubiera podido embarcarse y guiar con mano experimentada el zarpe.

- ¿Vamos a continuar a un tercio mi Comandante?, le pregunté
- Mire chiporro, cuando el temporal está desatado lo más importante es no atravesarse a la mar. Para eso hay que poner proa al viento con el mínimo de fuerza avante, evitando que el buque se golpee innecesariamente

Pasamos en el puente desde la noche hasta la madrugada, gracias a una buena provisión de café caliente, siguiendo las indicaciones del Comandante. Con las primeras luces del día siguiente el temporal fue amainando.

Un final feliz para una situación de emergencia, la cual pudimos superar gracias al trabajo en equipo de una guardia que estuvo lista para zarpar, cuando se salió de su calzo la bita 5 en el sitio Bravo del molo de abrigo de Valparaíso.

*Ingeniero en Armas (Apolinav) y Magister en Sociología (PUC)



Un deliberado insulto

Humberto Julio Reyes*
General de Brigada

Indulto e insulto riman, pero tienen muy distinto significado.

Pareciera sí que, a veces, el indulto implica un insulto. Serían casi sinónimos en sus efectos ya que al ejercerlo, con una generosidad que debiera merecer agradecimientos de parte del favorecido, de paso insulto a quienes puedan sentirse atropellados, como es mi caso.

No pretendo referirme a esta atribución presidencial vigente en nuestro país, la cual periódicamente es objetada al estimarse que hubo excesiva

discrecionalidad al otorgar un indulto, sin embargo, se sigue manteniendo.

Me recuerda las discusiones sobre el Pacto de Bogotá.

Años atrás, cuando aún estaba vigente la pena de muerte, los presidentes indultaban casi automáticamente a quien fuere condenado por los tribunales. El presidente Pinochet fue la excepción.

A partir de 1990 diversos presidentes han indultado generosamente a todos aquellos condenados que consideraban cercanos ideológicamente, pero otra cosa es pretender su inocencia.

Ese es un insulto a los tribunales de justicia, hoy representado por el pleno de la Corte Suprema en sobria pero contundente declaración.

Indultar a delincuentes condenados por agresiones violentas es también un insulto a sus víctimas que, como a



menudo se recuerda, siguen esperando alguna justa compensación y que se les garantice recuperar la paz perdida.

También es un insulto para los integrantes de las Fuerzas Armadas y de Orden condenados y procesados por cumplir su deber de reprimir a los ahora inocentes "jóvenes" indultados.

Como se han esgrimido también razones de tipo humanitario, social o de contexto para concederlos, ¿Cómo no va a ser un insulto para nuestros ancianos camaradas enfermos que siguen en prisión esperando algún gesto humanitario que, al menos, les permita cumplir sus penas junto a sus familias?

He conocido declaraciones de personas bien intencionadas que abogan por una igualdad de trato, pero me resisto a poner en la misma balanza a ese joven uniformado que hace 50 años cumplió con su deber con la Patria, obligado por un juramento solemne, con aquel que por propia elección resolvió ejercer la violencia participando en la ahora reconocida revuelta popular.

Hacerlo quizás parecería un insulto adicional.

*Magister en Sociología Militar (Acague)



Los misiles Patriot

Ediciones Cosur Sitios Web de Defensa

El pueblo ucraniano está siendo cruelmente bombardeado por los invasores rusos en la antesala del invierno, con el fin de dejarlos sin energía ni calefacción y así vencer la tenaz resistencia que durante 10 meses ha impedido a la confederación que lidera Putin el logro de los objetivos de anexión territorial.

Los misiles Patriot no van a neutralizar los actuales bombardeos masivos con drones fabricados en Iran, los cuales han sido hasta ahora interceptados con bastante efectividad por Sistema de Misiles Superficie-Aire Avanzado Noruego (NASAMS) y el HIMARS estadounidense. Los misiles Patriot son la defensa en contra de la estocada final que el autócrata ruso ha amenazado con emplear para lograr sus fines expansionistas utilizando misiles hipersónicos. También esta será una prueba fuego para dichos misiles en el campo de batalla actual.

La noticia

El Gobierno de Estados Unidos enviará un nuevo paquete de ayuda militar a Ucrania por un valor de 1.800 millones de dólares, informaron fuentes estadounidenses el pasado miércoles. Por primera vez la entrega incluirá misiles Patriot y bombas guiadas de precisión para los aviones de combate ucranianos, además de munición

para las lanzaderas HIMARS, morteros, camiones y otro tipo de proyectiles ⁽¹⁰⁾

El sistema

El sistema de defensa aérea Patriot basa su funcionamiento en el lanzamiento de misiles interceptores tierra-aire especialmente diseñados para derribar amenazas de forma rápida y prácticamente autónoma. En servicio en Estados Unidos desde los años 80, se ha convertido en la espina dorsal de la Army gracias a que puede transportarse fácilmente en camiones a cualquier parte del mundo. Creando escudos muy flexibles en lugares remotos como bases militares itinerantes.

Las piezas clave de las que compone el escudo son una estación de control, una planta de suministro de energía, un radar especialmente creado para Patriot y, por último, entre 6 y 8 lanzadores de misiles; por cada batería desplegada. Todos ellos incorporados en vehículos de alta movilidad.

La cadena de hechos que sigue el sistema comienza con la detección de un objetivo por parte del radar que lo rastrea con máximo detalle, para calcular la trayectoria y la velocidad. El siguiente paso es comunicar la amenaza, en tiempo real, al centro de mando donde habrá un operador humano o bien un ordenador que ejecute la orden de disparo. La información sobre el seguimiento pasa al misil interceptor y, 3 segundos después, ya estará viajando a 5 veces la velocidad del sonido rumbo a abatir la amenaza.

¹⁰ Publicado por [Deutsche Welle](#) el 21 de diciembre de 2022



Desde que fueron creados por la compañía Raytheon hace más de 4 décadas, el sistema Patriot ha recibido varias actualizaciones muy importantes. Las más representativas han ido mejorando notablemente los algoritmos de detección incorporados en los radares y los sistemas de guía de los misiles interceptores. Estados Unidos no ha informado sobre la versión específica que ha enviado a Polonia, para proteger los cielos de la OTAN.

Una de las últimas versiones del sistema es el Patriot PAC-3 (Patriot Advanced Capability 3). Comenzó su camino operacional a principios de este siglo y tuvo un papel relevante en la Guerra de Irak dentro de las filas estadounidenses. Asimismo, supuso un gran éxito internacional para Raytheon, al vender ese armamento a países como Corea del

Sur, Taiwán, Países Bajos o Emiratos Árabes Unidos.

El PAC-3 se creó para incrementar su eficacia derribando misiles balísticos y de crucero en comparación con las versiones anteriores. Y una de sus principales ventajas es que cada lanzador puede portar hasta 16 unidades de misiles interceptores,

mientras que en modelos más antiguos estaban limitados a 4.

Además de las 5 veces la velocidad del sonido como máxima, los misiles interceptores del Patriot PAC-3 disponen de un radar propio capaz de detectar al objetivo y dirigirse a él de forma autónoma. En cuanto al sistema de propulsión, cuenta con un cohete de una única etapa con un mecanismo que controla la actitud para realizar maniobras de vuelo.

La versión PAC-3 tiene un peso de 312 kilogramos —un tercio de sus antecesores— y está equipada con una ojiva de fragmentación de 73 kilogramos que se emplaza dentro de los 5,2 metros de longitud por 25 centímetros de diámetro. Tiene una altitud máxima de unos 15.000 metros y un radio operativo que va desde los 15 a los 45 kilómetros ⁽¹¹⁾.

Sus efectos

¹¹ Publicado por elespanol.com el 22 de diciembre d 2022

Ucrania ha conseguido una de sus mayores peticiones: reforzar su sistema de defensa aérea con misiles Patriot para protegerse de los proyectiles rusos. Los misiles Patriot representan uno de los escudos antiaéreos más probados y eficaces por historial de operaciones y uno de los más avanzados desde el punto de vista tecnológico. Es una de las joyas de la corona bélicas de EEUU. El anuncio lo ha hecho el presidente de los Estados Unidos, Joe Biden, como parte de un paquete de 1.800 millones de euros de ayuda que entregarán a Ucrania.

Es algo que no ha sentado nada bien en Moscú, que lleva advirtiendo de "consecuencias imprevisibles" si EE. UU. se plegaba a las peticiones de Ucrania y acababa dando a Zelenski el sistema antiaéreo. Para contrarrestar este anuncio el presidente ruso, Vladímir Putin, ha prometido dotar al Ejército de nuevos medios sin límite de presupuesto y ha dicho que la Marina rusa contará desde enero con el nuevo misil de crucero hipersónico Zircón ⁽¹²⁾

Desde hace casi dos meses el Kremlin lleva a cabo una sistemática destrucción de la red de suministros básicos en ucraniana. Casi todos los días regiones enteras se quedan sin acceso a la electricidad por el bombardeo del ejército de Putin en infraestructuras clave.

¹² El 3M22 Zircon o SS-N-33 es un misil de crucero hipersónico antibuque de maniobra desarrollado en Rusia. [i] El alcance estimado del Zircon es de 500 km a un nivel bajo y hasta 750 km en una trayectoria semi balística, pero los medios de comunicación estatales en Rusia informan que el alcance es de 1.000 km. [ii] Es un misil de dos etapas que usa combustible sólido en la primera etapa y un motor scramjet en la segunda

Esa guerra contra la población civil para usar el invierno como elemento de sufrimiento y desgaste ha sido la espoleta que ha empujado a EEUU a la entrega del sistema de defensa tierra-aire. La función para la que fueron diseñados los Patriot es interceptar misiles, aunque con las sucesivas actualizaciones también son muy eficaces para repeler ataques de drones

Aunque el anuncio ha llegado en las últimas horas el sistema de misiles no estaría en suelo ucraniano hasta febrero, según estimaciones del Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales (CSIS). Más complicada que la mera llegada de los Patriot es el entrenamiento de los operadores de las baterías que dura, en condiciones normales, unas 20 semanas. A este respecto se cree que Ucrania habría enviado personal militar a suelo norteamericano hace semanas para poder acelerar la puesta en marcha de las baterías para que funcionaran ya este mismo invierno ⁽¹³⁾.



etapa. Este misil se incorporará al crucero de batalla clase Kirov Almirante Nakhimov este año y al Pyotr Velikiy en 2022.[iii] <https://missiledefenseadvocacy.org/missile-threat-and-proliferation/todays-missile-threat/russia/3m22-zircon/>

¹³ Publicado por Matías Prats López en antena3.com el 22 de diciembre de 2022

Comisión al Sur

Enrique Cordovez Pérez* Capitán de Navío

- Permiso mi comandante
- Adelante teniente Cordovez

La voz familiar del que había sido nuestro segundo comandante en el buque escuela Esmeralda me hizo recordar sus infaltables guantes cafés y ese índice escrutador que descubría el polvo no removido de recónditos lugares. Había sido notificado de mi transbordo a la barcaza Hemmerdinger en el cargo de segundo comandante y aproveché la

recalada del buque en Iquique, lugar donde yo aún estaba destinado, para saludar al comandante Salazar, quien sería en pocos días mi superior directo durante todo el año 1979.

- Bienvenido segundo ¿Cómo ha estado?
- Bien mi comandante, con un pie en este puerto y otro en Valparaíso
- Yo lo necesito flameando la próxima semana para la Comisión al Sur
- Ahí estaré señor, me estoy yendo a Pancho con la familia pasado mañana
- Para dejar las cosas definidas entre nosotros desde el principio: Navegando, entro y salgo de puerto, tomo el control en los pasos

difíciles y usted lleva el régimen del buque. En puerto, del portalón ⁽¹⁴⁾ para fuera es mi pega y del portalón para dentro la suya. ¿Estamos claros?

- Comprendido mi comandante, nos vemos el próximo lunes en el molo

- Ah, no se olvide que las barcasas operan como dice la propaganda del



¹⁴ Sector de cubierta donde se instala la guardia habilitado con una pasarela para la entrada o salida de personas y cosas.

combustible: "Transportista soy, 35 mil kilómetros..." Recalamos, cargamos y zarpamos- me dijo con una sonrisa al tararear la melodía.

La LST "Comandante Hemmerdinger" desplazaba 4.080 toneladas a plena carga y había sido construida en EEUU el año 1945. Su sigla indicaba que en tiempos de guerra le correspondía transportar tanques durante las operaciones anfibias, no obstante, desde el año 1974 la Armada de Chile la estaba usando preferentemente para satisfacer necesidades logísticas muy variadas, a lo largo de todo el litoral y en las posesiones insulares más cercanas.

Tenía por ingeniero al gato Schenkel un teniente 2º no especialista, pero que se conocía al dedillo los 2 motores Diesel que la propulsaban y miraba con cierto escepticismo al subteniente Sánchez, un afecto a ingeniería que le había llegado como ayudante. Completaban la dotación Gonzalo Hernández, teniente 2º especialista en abastecimiento y un genio para hacer rendir los escasos recursos presupuestarios; el subteniente Bouchill quien, con un año a bordo, daba cátedras a los recién llegados sobre cómo operar la barcaza; y los subtenientes Pellegrin y Flores para quienes esta unidad naval, con escaso armamento, era su primer transbordo.

La carga de bultos, contenedores, vehículos y hasta un juego de amoblado para párvulos en Punta Arenas, repletaban la bodega y parte de la cubierta principal. Además, un centenar

de pasajeros, familiares de transbordados al Sur, se estaban acomodando para una travesía de más de una semana, la cual incluía recaladas en Talcahuano, Puerto Montt y Puerto Natales. Bastantes mujeres y niños a quienes instruir sobre el régimen y normas de seguridad a bordo.

El Comandante demostró su destreza marinera en la maniobra de zarpe desde el molo y mantuvo el control del buque durante toda la aproximación para efectuar la varada en la playa de San Mateo, contigua a las instalaciones de Asmar Valparaíso en la Avenida Errázuriz. Allí nos estaba esperando una grúa del MOP de 25 toneladas con su brazo rebatido. Una vez abiertas las portas y arriada la rampa ⁽¹⁵⁾, la pesada máquina comenzó a remontarla trabajosamente sacando chispas con las orugas a pesar de carecer del ímpetu de un tanque.

Mi puesto en las maniobras de varada era al costado de la rampa y le pude informar desde allí al Comandante que la grúa estaba a bordo y que había sido trincada ⁽¹⁶⁾ con cables de acero, por lo que estábamos en condiciones de efectuar el proceso de desvarada, poner la proa al Sur e iniciar esta comisión cuya primera recalada sería en el puerto de Talcahuano.

Nuestra estadía, atracados en el molo 500, duró sólo las horas suficientes para descargar unas cuantas cosas, recibir otros enseres y embarcar nuevos pasajeros. Otro tanto ocurrió en Puerto Montt, salvo que, terminadas las faenas de carga y descarga, se decretó dar

¹⁵ Plano metálico cuya inclinación y extensión se regulan para la circulación de vehículos hacia y desde la bodega, que está protegido en la mar por 2 grandes puertas verticales

¹⁶ Inmovilizada sobre la cubierta de la bodega

franco al personal y zarpar al día siguiente. Ni cortos ni perezosos, la mayor parte de la Cámara de Oficiales nos fuimos a Angelmó a degustar los consabidos mariscales con “tecito frío”⁽¹⁷⁾ y contratamos después a un botero para recorrer con toda calma el Canal Tenglo.

Regresamos al buque no muy tarde porque el zarpe del día siguiente sería con las primeras luces, para dar curso a la plácida navegación de canales en el tramo que va desde Puerto Montt hacia el Sur. No obstante, dicha tranquilidad se ve interrumpida para quienes se dirigen hacia la Zona Austral, pues deben salir a mar abierto a través de los canales que conducen a la Bahía Ana Pink. Desde allí se toma la ruta oceánica que rodea la península de Taitao para cruzar el temido Golfo de Penas, dado que la probabilidad de encontrarse con una fuerte marejada en contra es normalmente muy alta, especialmente cuando se navega de Norte a Sur. Llevábamos, por ende, varias horas de cabeceo⁽¹⁸⁾ y los pasajeros mareados hacían filas en los pasillos esperando su turno por un baño y otros aferrados a la litera. Subí al puente para ver cuánto nos quedaba para entrar al Canal Messier que nos recibiría con aguas bastante apacibles.

- Pellegrin, tiene que verificar las posiciones que ha marcado en la carta de navegación, según ellas estaríamos dando menos de 3 nudos⁽¹⁹⁾

- Mi teniente, es lo que dice el oficial navegante, la barcaza no se la puede cuando el oleaje es muy fuerte. Hay veces que él ha entregado la guardia después de 4 horas sin haber avanzado ni una sola milla
- Esas son casos excepcionales, pero ahora, Pellegrin: ¿Cuánto tiempo nos falta para entrar al Canal Messier?
- Por lo menos otras 6 horas mi teniente – dijo después de medir cuidadosamente la distancia con el compás de puntas secas
- Mi teniente, lo necesitan en la enfermería – dice el mensajero

Al llegar allí encuentro a un pasajero de edad avanzada con la mano ensangrentada que estaba siendo atendido por el enfermero. El cabo Feliú me explica que una puerta, sin su gancho de trinca colocado, se cerró de golpe con un golpe de mar y le había atrapado el dedo de este señor, afortunadamente sin llegar al hueso. Encargué a los subtenientes que no estaban de guardia se reunieran con grupos de pasajeros para reiterar las medidas de seguridad.

Acostumbrado a dormir con los bandazos del buque, intentaba después ganar unas horas de sueño, antes de tomar el cuarto de guardia de 4 a 8 horas, cuando suena el teléfono de mi camarote. El subteniente Flores, apostado de 0 a 4 horas, me informa que con el continuo bamboleo se

¹⁷ Apelativo del vino blanco cuando se vende en forma fraudulenta

¹⁸ Al navegar, el movimiento del buque en el sentido longitudinal recibe el nombre de

cabeceo, mientras que al movimiento transversal se le llama balance.

¹⁹ Velocidad del buque que se mide en millas náuticas por cada hora de navegación

habían cortado los cables que sujetaban la cabina y el brazo de la grúa.

Mientras me vestía para bajar a la bodega le di instrucciones a Flores que avisara al Comandante y despertaran al contramaestre, y al personal de armamentos no apostado, para cubrir la maniobra de volver a trincar ⁽²⁰⁾ la grúa, ahora con un refuerzo que impidiera su movimiento en cualquier condición de mar.

Al llegar al sector de proa de la bodega oímos con claridad los golpes del brazo de la grúa que aún rebatido ya había destruido, al girar sin control, varias sillas y bancas destinadas al parvulario de Punta Arenas. El Comandante gobernó el buque variando la proa y ajustando el andar, para estabilizar los movimientos de cabeceo y escora, con el fin de darnos el tiempo suficiente para atrapar con cuerdas el brazo de la grúa y proceder a trincarlo, usando esta vez un refuerzo de ~~los~~ cables de acero y algunas cadenas. Terminada la faena, cada cual volvió a su litera para intentar retomar el sueño en este historiado cruce del Golfo.

Con las primeras luces del día siguiente, antes de ingresar al Canal Messier, dimos comienzo a la operación que el Comandante nos había anticipado en la reunión previa al zarpe de Valparaíso. Se trataba de recalar sobre las máquinas frente a la Isla San Pedro y trasladar vía aérea unos equipos de radioayudas a la navegación, los cuales serían instalados por personal especializado en el Faro ubicado en el sector oriente de la isla.

²⁰ Mantener algo fijo en su posición

²¹ Abrigo o protección que ofrece una cosa por el lado opuesto a aquel desde donde

Justo a las 08h00 sentimos el zumbido de las aspas de 2 helicópteros que aproximaban desde la costa de Aysén para posicionarse sobre la barcaza, izar y llevar por turnos los equipos a la isla.

- Mi comandante, están llamando desde los helicópteros por el canal 16
- ¡Ya pues segundo! Usted que fue OCA de subteniente atienda a nuestros amigos de la FACH y cambie la frecuencia, el canal 16 es para emergencias

Las condiciones de mar en las proximidades del canal eran más benévolas y en nuestra posición, al socaire ⁽²¹⁾ de la isla, los helicópteros no tuvieron mayor inconveniente para hacer sus maniobras de hovering ⁽²²⁾, izar los bultos y volar hasta donde los fareros les estaban esperando para recibir la delicada carga. En 2 o 3 pasadas de los 2 helicópteros los equipos fueron trasladados y las aeronaves se perdieron en dirección a tierra con nuestros agradecimientos por el puntual y efectivo apoyo prestado, Cumplida esta tarea retomamos nuestra navegación entrando por fin al "camino pavimentado" del Canal Messier.

Navegando, muchas veces se pierde la noción del día de la semana que uno está viviendo, salvo los días jueves en los cuales, desde que nuestra marina es marina, el rancho a la hora de almuerzo es siempre: empanada, cazuela de ave y mote con huesillos. Sin embargo, el

sopla el viento, especialmente el viento marítimo.

²² Vuelo estacionario de una aeronave sobre un punto fijo de la tierra

segundo día de la navegación por el Messier sería un domingo para recordar. Venía desde la cubierta principal donde había tenido el privilegio, a falta de misa, de conducir la celebración de la palabra para un grupo de miembros de la tripulación y otros tantos pasajeros.

En el camarote me estaba esperando el teniente Hernández quien había preparado la revisión de la contabilidad de los libros tabulares, la que habíamos dejado pendiente para esta etapa de navegación con menos sobresaltos, previa a la pasada de la Angostura Inglesa. Estábamos en el escrutinio de los movimientos contables activos y pasivos, cuando aparece el enfermero Feliú solicitando permiso para hablar con el segundo comandante.

- ¿Qué pasó ahora Feliú? No me vayas a decir que tenemos otro pasajero con un dedo cortado
- Lo dejo segundo, me dice Hernández
- No mi teniente, es más delicado que eso. Tenemos un pasajero con mucha fiebre provocada por una apendicitis, la que me temo podría agravarse y convertirse en peritonitis, por lo que estimo va ser necesario evacuarlo a un hospital donde haya un médico que pueda extirpar el apéndice.
- El próximo hospital está en Natales y con el pronóstico de mal tiempo de los próximos días no tenemos posibilidades de evacuarlo por vía aérea. ¿Qué se puede hacer en estas 48 que faltan para llegar al puerto?

- Bueno mi teniente, bajar la fiebre y mantener con hielo la zona afectada
- ¿Y si se produce la famosa peritonitis, serías capaz de meter bisturí?
- Yo he sido enfermero de pabellón, pero de ahí a operar, no me atrevo
- Bueno, entonces tendremos que rezar y que no te vaya a fallar el hielo

Tal como llegó se fue el frente de mal tiempo y nos alistamos para atravesar el angostísimo canal Kirke, único acceso a la Bahía Desengaño que luego da paso al seno Última Esperanza, lugar donde intrépidos colonos levantaron con admirable tenacidad lo que es hoy la pujante ciudad de Puerto Natales. Allí podríamos acceder a un hospital con los medios necesarios para intervenir a nuestro pasajero enfermo y, como veremos en otro capítulo, cumplir unas tareas que se llevaron a cabo de forma muy distinta a cómo fueron planificadas.

*Ingeniero en armas (Apolinav) y Magister en Sociología (PUC)



Nunca es tarde si la causa es buena

Humberto Julio Reyes*
General de Brigada

Así lo he pensado al ver reaparecer en algunos medios a quien fuera Ministro de Justicia durante el gobierno de la "nueva mayoría", el abogado don Jaime Campos Quiroga.

Lo digo por cuanto no recuerdo haber conocido alguna forma de reconocimiento hacia su persona de parte de nuestro

sector, me refiero a quienes aún procuran que exista justicia con nuestros camaradas presos y procesados por cumplir su deber. Pido disculpas si alguno de nuestros representantes sí lo ha hecho.

Ha sido la reciente inconstitucional aplicación del indulto a trece delincuentes, condenados mediante un debido proceso, lo que ha llevado al mencionado ex ministro, no sólo a calificarla como tal, sino a referirse a otras dos actuaciones en las cuales no dio curso a decretos que arbitrariamente pretendía imponer la autoridad de la época.

Pero me parece que justamente por esas dos actuaciones es que estamos en deuda con su persona.



Al no firmar los respectivos decretos impidió el cierre del penal de Punta Peuco y no tramitó el indulto para un frentista que ahora es proclamado inocente en desconocimiento de los fallos de los tribunales de justicia.

¿Acaso esta valiente y responsable actitud no merece un reconocimiento, por tardío que pudiera parecer?

Pero, como hacer respetar la independencia de los poderes del Estado es una buena causa, no es tarde y como probablemente este desafortunado incidente no estaría cerrado, es oportuno tener presentes sus dichos y actuaciones.

Quizás sirvan de algo cuando nuevamente se intente generosamente indultar delincuentes por afinidad ideológica disfrazándola de inocencia "por convicción".

Porque, estimado lector, aunque no soy dado a las apuestas, creo que es probable que se repita el atropello, celebrado hoy por el PC cuando se refiere a "nuestros 13 compañeros".

¿Puede alguien medianamente informado no reconocer que siempre detrás de la "revuelta popular" han estado los inefables comunistas que ahora ya no hablan de "estallido social"?

Muy bien don Jaime Campos Quiroga por llamar a las cosas por su nombre, muchas gracias.

*Magíster en Ciencias Militares y Sociología Militar(Acague)



El último vuelo

Dantón Montalva Fernández (23) Coronel de Aviación*

Cuando éramos cadetes de segundo año (1944) y volábamos el Vultee Aircraft BT-13 Valiant, un moderno avión de entrenamiento de la Escuela de Aviación, se desarrollaba un período de vuelo instrumental que finalizaba con un raid nocturno.

Ese "raid" consistía en despegar desde El Bosque — Puente Alto — Melipilla — San Antonio — Valparaíso — Quintero — El Bosque.

Salíamos con 5 minutos de diferencia entre cadete y cadete. El tiempo era muy bueno, aunque sin luna, entonces sin los instrumentos de hoy como el GPS, el vuelo se hacía con referencia a lugares en tierra.

Un compañero que tenía un amorcito en la zona de Quilpué, no aguantó la tentación y bajó de la altura ordenada, para hacer un saludo a su amada.

Después tomó altura y siguió el vuelo, pero no chequeó Quintero, último punto antes de regresar a El Bosque, de modo que, a ojo, tomó rumbo al Este (hacia Santiago), por la cuesta La Dormida, tomando un poco más de altura para

superar sin riesgo sus casi mil metros de su parte más alta.

Para su sorpresa, vio en el horizonte unas manchas blancas que supuso eran nubes y para no complicarse, hizo un giro en 360° tomando mayor altura, maniobra que repitió dos veces, sin lograr la suficiente elevación para pasar sobre las nubes. A todo esto, el tiempo pasaba y el combustible disminuía.

En el Bosque el resto del curso ya había aterrizado, incluidos los que habían despegado después de mi amigo.

Considerando el tiempo transcurrido, el Jefe de Vuelo, ordenó que nos retirásemos a dormir, por supuesto suponiendo ya lo peor.

Se ordenó retreta (retirada), de todo el personal, considerando que ese avión no reportaba comunicación, su tiempo de vuelo y cantidad de combustible estaban ya al límite, por lo tanto, habría que esperar las primeras luces de la mañana para iniciar su búsqueda.

En el avión en tanto mi amigo enamorado, tuvo la precaución de administrar bien el combustible, volando sobre los siete mil pies (2.400 metros aproximadamente), rumbo Este, cuando a su derecha vio un resplandor. !!!Era Santiago!!! Rápidamente tomó rumbo Sur, descendiendo desesperado.

En El Bosque oyeron el ruido de motor del Vultee y se encendieron las luces de pista. Nosotros, sumidos en una profunda

²³ El autor ingresó a la Escuela de Aviación "Capitán Ávalos" el año 1943 y el 18 de enero de 2023 cumplirá 100 años de edad.



amargura, estábamos acostándonos cuando escuchamos el avión que pasó por la pista a todo motor de Norte a Sur. Luego vino el tránsito de rigor y después el silencio invadió el dormitorio.

Mi amigo, en su afán de aterrizar lo más pronto posible y muerto de susto, tomó la pista a exceso de velocidad, por ello tuvo que hacer un circuito de tránsito completo y aterrizó con "cero combustible" al final de la pista.

La ambulancia y la bomba del servicio de rescate llegaron rápidamente al avión, para llevar a la losa de operaciones a mi amigo quien, sano y salvo, realizó el que sería su Último Vuelo. Su falta de sensatez o exceso de amor, le costaría perder su carrera de aviador.

*Piloto de Guerra (Esc. Aviación)

*La redacción de la Revista Tres Espadas, agradece profundamente la colaboración de este Oficial Superior (R) y centenario aviador de nuestra FACH.



La grúa flotante

Enrique Cordovez Pérez*
Capitán de Navío

Navegábamos por el amplio Canal Sarmiento en demanda del Seno Unión, la ruta obligada para ir sorteando las islas que marcan el tortuoso acceso a Puerto Natales. Le indiqué al mayordomo que le avisara al Comandante que estábamos listos para iniciar la reunión previa a la navegación por el Canal Kirke.

- Atención – dije y todos nos pusimos de pie.
- Buenos días caballeros, asiento. Ayer cruzamos la Angostura Inglesa de Norte a Sur, una buena experiencia para los subtenientes motes que vienen con el empavesado completo (24). Si eso les resultó emocionante ahora en unas cuantas horas vamos a cruzar un paso verdaderamente difícil para un buque de estas dimensiones y reducida potencia de máquinas. En palabras simples nuestra barcaza es como un bus Mitsubishi de esos que llevan hasta 100 personas, pero con un motor de Citroneta. Ya piloto, cuéntenos que recomienda el derrotero para pasar el Kirke.

El teniente Bouchill dio lectura al Derrotero, especie de “manual de cortapalos” de los marinos, el cual describe y da recomendaciones para recalar en puertos y caletas, así como para navegar pasos difíciles en el archipiélago austral. En síntesis, el principal consejo del derrotero era cruzar dicho canal cuando se produce la estoa (25). Navegarlo con la corriente a favor aumenta la velocidad y dificulta el gobierno, por otra parte, si se cruza con la corriente en contra las embarcaciones de poca potencia no logra avanzar, ya que este estrecho se comporta como un tubo Venturi. Agregaba el derrotero que el cálculo de la estoa variaba en diversas épocas del año, por lo cual la evidencia más confiable de la ocurrencia del fenómeno era cuando se posaban en el agua las aves marinas.

- ¿Qué es el efecto Venturi, caballeros?
- El angostamiento de un conducto que produce una aceleración del flujo de líquido que circula a través de él – contestó el Gato Schenke
- Bien ingeniero. Piloto haga un buen cálculo de la hora exacta de la estoa y regule el andar para cruzar el Kirke cuando “se hayan posado los patitos”

En la medida que la barcaza se iba internando por el canalizo, éste se

²⁴ Tradicional término que hace referencia a los buques que lucen todas sus banderas cuando por primera vez recalán a un puerto y que se hace extensivo a quienes navegan una ruta por primera vez

²⁵ Espacio del tiempo en que no hay corriente de marea, situación que ocurre 2 veces al día, en la pleamar y en la bajamar (niveles máximos y mínimos de la marea).



estrechaba a los 40 metros que tiene de ancho en su parte más angosta. Aun

cuando esa distancia era un poco más del doble de nuestros 15 metros de manga ⁽²⁶⁾, la vegetación de las riberas se veía muy encima y daba la impresión que el buque se iba a tener que encoger de hombros para pasar sin un rasguño.

Después de haber alertado por el canal 16 nuestra pasada de Oeste a Este, para asegurarnos de que no vendría otro buque navegando de vuelta encontrada, seguimos avanzando a media marcha.

- Un día de franco al primero que vea los dichosos patitos -ofrece a viva voz el comandante

Efectivamente, antes de salir al canal Valdés vimos posarse algunas gaviotas y la temida navegación se produjo a la hora de la estoa sin ningún sobresalto.

Tras haber cruzado el Kirke, en un par de horas recalábamos en Puerto Natales, pero, antes de atracarnos al muelle, teníamos primero que descargar la problemática grúa de 25 toneladas, la cual llevábamos en el sector de más a

²⁶ Es una medida de longitud que indica la mayor anchura de un buque

proa de la bodega y suponíamos sería sencillo bajarla a tierra por la rampa.

Con el fin de facilitar dicha maniobra los funcionarios del MOP locales habían estado trabajando en construir un muelle que sobresalía unos 20 metros de la costa. Desde el puente de la barcaza esta construcción se veía bastante sólida y seguramente les debería haber tomado muchas horas de trabajo fabricarlo.

Se cubrieron los puestos de repetido ⁽²⁷⁾ y bajé a la bodega para supervisar la descarga de la pesada maquinaria. Pasaron varios minutos hasta el momento en que sentimos el remezón de la barcaza al apoyar la proa en este improvisado muelle, el cual fue más suave que lo habitual y notamos que el buque curiosamente seguía avanzando hasta que se detuvo y comenzó a dar atrás.

Intrigado, subí al puente a ver lo que pasaba. Al momento de llegar el Comandante me pone al tanto de lo que había ocurrido:

- Segundo, apoyamos la proa y se deshizo el muelle que nos habían preparado para descargar la grúa. Mantenga al personal en puestos de repetido. Nos vamos a atracar al muelle histórico de Natales.

Durante la mañana iniciamos la lenta descarga del material que venía para este puerto usando el ascensor de la cubierta de tanques y las plumas ⁽²⁸⁾ de la barcaza. A la hora de almuerzo el

Comandante aparece en la Cámara de Oficiales con la novedad que el Comandante del Regimiento Reforzado N° 5 Lanceros había venido a visitar el buque. Agrega que le había extendido una invitación para ir en la tarde, con todos los oficiales, a dar una vuelta al Parque Nacional Torres del Paine y cenar en dicho regimiento con los hermanos militares.

En este caso "todos los oficiales" no incluía al segundo comandante ni al oficial de armamentos responsable de la descarga, quien casualmente estaba de guardia. Antes de iniciar el tour salgo a despedir al Comandante y oficiales que, en tenuta de paisa ⁽²⁹⁾, se aprestaban a disfrutar de un excelente panorama.

- Segundo, va a tener que ingeniárselas para descargar esa grúa porque tenemos que continuar con la Comisión a Punta Arenas y Puerto Williams, donde tenemos que entregar la mayor parte de la carga.
- Haremos todo lo posible mi comandante, voy a hablar con la empresa portuaria y con la Gobernación Marítima para ver qué podemos hacer.

Estaba en mi camarote pensando en la manera de cómo podríamos desarmar el armatoste y descargarlo por partes, cuando me llaman de la guardia para avisarme que había un civil que quería hablar con la persona que estaba a cargo.

²⁷ Situación en la cual el personal del buque cubre puestos específicos para efectuar la maniobra de zarpe o recalada a un puerto o fondeadero

²⁸ Aparato que se usa para izar y arriar cargas, el cual está formado por un palo o percha de madera o metal y varios aparejos.

²⁹ Vestidos de civil

- Buenas tardes señor, soy Ítalo Zaffino, ingeniero civil y trabajo en el MOP. Hemos estado esperando la grúa hace varios meses y, como usted vio, el muelle no resistió el envío de esta enorme embarcación.

Lo invité a pasar a la Cámara de Oficiales y analizamos concienzudamente las diversas posibilidades para desembarcar la mentada grúa. Después de varias tazas de café habíamos desechado el desarme, porque tomaría mucho tiempo y habría piezas cuyo peso impedía descargarlas con las plumas del buque.

Salimos a cubierta para tomar un poco de aire y despejar la mente después de tantos dimes y diretes. Al cabo de un rato, Ítalo repara en algo que le llama poderosamente la atención y me pregunta:

- Enrique, a lo mejor podríamos usar esa balsa, toda oxidada, que está amarrada a la boya, allá al fondo
- No es exactamente una balsa Ítalo, es lo que llamamos en la Armada una "lancha aguatera"
- ¿Qué es eso?
- Bueno, bajo la superficie plana tiene un calado de un par de metros y el interior se rellena de agua dulce. Sirve para abastecer a los buques que están a la gira⁽³⁰⁾. Al parecer no se usa hace mucho tiempo
- ¡Justo lo que necesitamos!

³⁰ Una nave está "a la gira" cuando se encuentra fondeada en la bahía de un puerto, no atracada a muelle alguno

Volvimos a la Cámara de oficiales y mande a averiguar las dimensiones exactas de la lancha aguatera, recibidas las cuales Ítalo se puso a hacer los cálculos de boyantez⁽³¹⁾. La idea era determinar teóricamente si la lancha aguatera tendría la capacidad de flotar si se le colocaba un peso de 25 toneladas encima.

- Amigo marino, tenemos la solución que ambos necesitamos. La lancha resiste el peso, pero no se me ocurre cómo podríamos subir la grúa
- No teniendo un buque en el otro sitio del muelle podríamos abrir las portas y arriar la rampa hasta dejarla horizontal, traer la lancha aguatera y amarrarla al extremo de la rampa, para que la grúa se desplace utilizando sus orugas desde la barcaza a la lancha aguatera.
- Perfecto, eso es precisamente lo que tenemos que hacer
- ¿Estás enfermo de la cabeza? ¿Y si se nos va al fondo de la bahía?
- Debe haber una manera de hacer un desplazamiento controlado...

Para despejar esta dificultad llamé al contramaestre quien me recordó que la barcaza tenía un alambre de bastante grosor, el cual operaba con un winche a popa de la bodega que cumple la función de tractar desde la playa a un tanque que se encuentra averiado. Si servía para remolcar un tanque también debería

³¹ Fuerza de flotación o empuje vertical hacia arriba que experimenta un cuerpo presente en un líquido

servir para aguantar el peso de una grúa, concluimos. No obstante, la bodega estaba llena de carga. Entonces el sargento Pérez sacó su cartita bajo la manga:

- Eso no es problema mi teniente, laboreamos el cable de tanques por los cáncamos del techo de la bodega y, usando grilletes y unos cuantos motones ⁽³²⁾, podemos llegar hasta la proa

Finalmente, como se pensó se hizo. Conseguir el préstamo de la lancha aguatera, ubicarla con amarras reforzadas en el externo de la rampa y laborear el cable de retención para la grúa, nos tomó varias horas. Como ya había oscurecido la maniobra se efectuó con ayuda de lámparas auxiliares. Hasta la parte de proa de la bodega llegó un señor muy pálido y con chaleco salvavidas. Ítalo me explicó que era el operador de la grúa, quien la puso en marcha y avanzó lentamente para llegar a la rampa, sostenida por el cable de seguridad. Finalmente, se produjo el traspaso a la lancha aguatera, la cual se sacudió y balanceó al recibir el enorme peso, pero recobró pronto la estabilidad.

El éxito de la maniobra se merecía un trago. Muy satisfechos del resultado de la arriesgada maniobra acordamos con el ingeniero del MOP que nos prestarían, sin costo para la Armada, esta grúa flotante que fue cambiando de posición al costado del buque, permitiendo hacer la descarga de Natales en tiempo récord. Más tarde nuestro ingenioso amigo vería la forma de llevarla a tierra firme.

³² Bloque ovalado de madera o metálico, en cuyo interior se encuentran una o varias

Antes de zarpar y volver a cruzar el canal Kirke, que ya no era tan temido, recibimos a bordo a varios oficiales de Ejército que viajarían en calidad de pasajeros hasta Punta Arenas y con quienes muy pronto hicimos buenas migas. Al recibirlos en el portalón se fueron presentando y saludando muy respetuosos a los dueños de casa:

- Teniente Carlos Manoly, mi capitán – me dice, subiéndome de grado
- Mucho gusto ¿Usted es pariente del pintor Manoly de Puerto Montt?
- No mi capitán, somos socios: Él pinta los cuadros y yo se los firmo.

*Ingeniero en Armas (Apolinav) y Magíster en Sociología (PUC)



roldanas sujetas por pernos y que sirve para componer aparejos en las maniobras.

Nuevamente el museo de la memoria hace noticia

Humberto Julio Reyes
General de Brigada

Así es estimado lector, el mal llamado Museo de la Memoria ha hecho noticia por boca de su joven directora quien, en reciente entrevista por La Tercera, aboga para que en el marco de la conmemoración de los 50 años del 11 de septiembre, las Fuerzas Armadas pidan perdón y entreguen el paradero de las víctimas que, hasta el día de hoy, se consideran desaparecidas. Sus palabras:

“A 50 años del Golpe, es hora de que las FF.AA. digan ‘perdón, esta es la información que tenemos’”.

Dejé constancia de la juventud de la directora porque ello justificaría su absoluta ignorancia de los nefastos 1.000 días de la Unidad Popular. Como no los vivió, al igual que sus contemporáneos, sigue la línea de condenar actos prescindiendo del contexto, lo que siendo cómodo es irresponsable en su condición de funcionaria pública.

Pero, dado que opina como si no hubiera existido 20 años atrás una “Mesa de diálogo”, cuando ya no era una niña, ocasión en que las FF.AA. entregaron justamente lo que ahora está pidiendo, me parece una mezcla de ignorancia y tozudez ideológica efectuar esta suerte de emplazamiento.

Probablemente su relativa juventud o formación la lleven a suponer que los sucesivos comandantes en jefe de las FF.AA. han mantenido un archivo con la información pertinente y que se la han ido traspasando cada cuatro años sin importarles el dolor de los deudos.

Asumo también que ignora que “la contrapartida” a la información proporcionada fue la reapertura de causas que tenían sentencia ejecutoriada y de nuevas causas por parte de los ministros de fuera quienes, al ignorar cosa juzgada, amnistía y prescripción han podido seguir condenando hasta el día de hoy y sin horizonte de término, tal como lo acaba de confirmar el ministro que oficia de coordinador de causas de derechos humanos al entregar un completo informe.

Un colega le ha contestado a la directora en redes sociales en forma extensa, fundamentada y propositiva pero, en mi opinión, mucho más valiosa debiera ser la carta al director publicada en La Discusión de Chillán el 4 del presente mes, por provenir de un historiador que conoció prisión, exoneración y exilio pero que, sin embargo, se niega a “revivir el odio para dividir a los chilenos entre los buenos y los malos”.

Esta carta merece ser leída in extenso y meditada especialmente por quienes parecen estar motivados justamente por nada que huelga a reconciliación por lo que, antes de terminar estas líneas, reproduzco tres frases que le calzan como anillo al dedo al museo en cuestión y a su actual directora:



“El Museo de la Memoria sólo se ocupa de los horrores, no hay “memoria” para los errores de otros.”

“No hay texto sin contexto enseñan las ciencias sociales”.

“Anclados en el 73, sólo con la mirada de unos, no tendremos futuro”.

¿Lo entenderá la joven directora o aportará también con su granito de arena a la eterna división?



El fin de Baquedano ⁽³³⁾

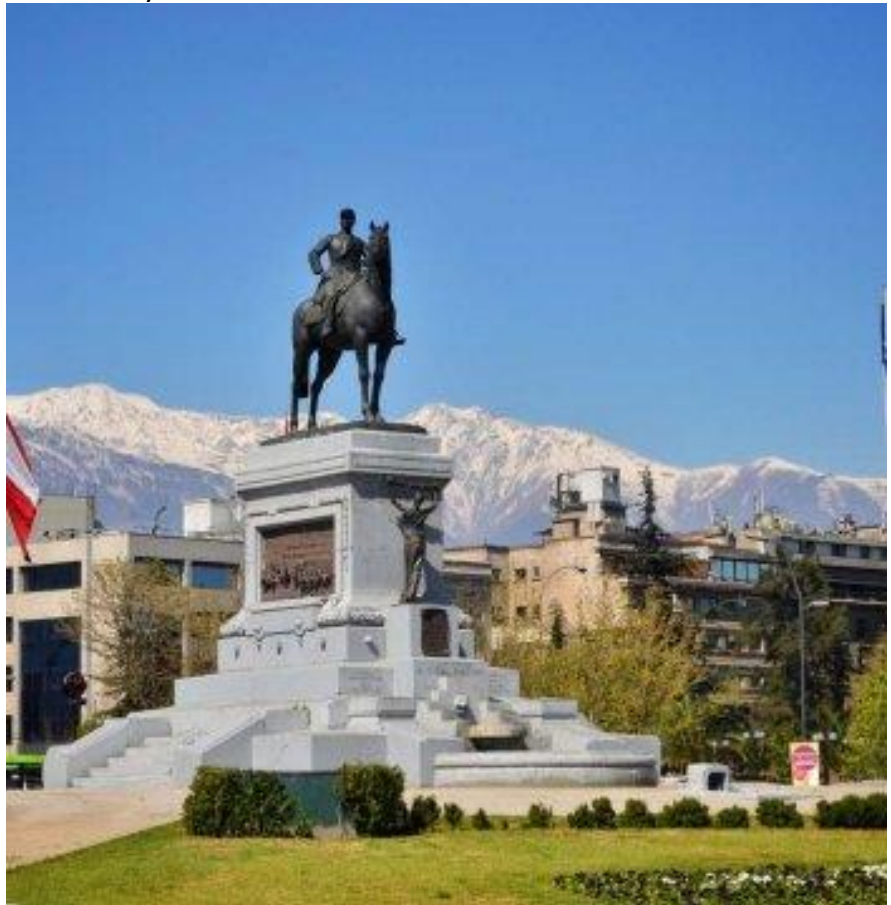
Joaquín Fernandois Huerta
Historiador y profesor PUC

Al igual que el Consejo de Monumentos Nacionales cuando se retiró la estatua erigida al general Manuel Baquedano el 2021, el anuncio del cambio de la configuración vial que se hace en nombre de un sinnúmero de ideales no disimula la pátina de maquillaje tecnocrático. Se dice ahora que es para facilitar el tránsito y que se resguardará el homenaje a quienes allí dieron testimonio. No he escuchado que algo así se haya propuesto con los Campos Elíseos, en París, para hacer fluido el tránsito derribando el Arco de Triunfo y expulsando la tumba del soldado desconocido; ni tampoco ha sucedido nada parecido con la Columna de la Independencia en el paseo de la Reforma, en México. Solo en Santiago de Chile se nos ocurren estas necesidades.

La retirada que se percibía definitiva de la estatua vino a ser una formidable derrota del Estado, al que por otra parte se le endiosa en tantas acciones. Para hacer lugar a un nuevo objeto de memoria

y culto se elimina a otro. ¿No perciben que se va creando una dinámica de sociedad sin memoria? Una verdad elemental de la evolución de cualquier sociedad humana es que esta a la vez permanece y cambia, lo que es parte de su memoria. De otra manera, no requeriríamos de memoria porque, como todo se iría eliminando de la misma, no habría nada de qué acordarse, salvo del presente, una entidad muy metafísica por lo demás. Por ello, a un país no se le borran experiencias, se le agregan otras nuevas.

Nada costaría recordar algunos hechos que hayan expresado con real dignidad un sentimiento profundo, herido —como



³³ Extracto de columna publicada en El Mercurio de Santiago el 10 de enero de 2023

podría haber sido la manifestación del 25 de octubre del 2019—, y sería posible colocar el monumento al general Baquedano y al Soldado Desconocido (testimonio de la era democrática) en el mismo sector en un emplazamiento más protegido.

No somos inocentes. Sabemos que se quiere eliminar de nuestra existencia todo lo relacionado con la historia militar y bélica, y esto sucede justo en los días en que se celebran los 200 años del nacimiento del general Baquedano y un nuevo aniversario de las batallas de Chorrillos y Miraflores.

Tras la Independencia, la Guerra del Pacífico ha sido la coyuntura internacional más importante del Chile republicano. Ayudó a consolidar una parte de nuestra cultura cívica con gran presencia desde fines del XIX y gran parte del siglo XX. Una mirada hacia ella evocaba con fuerza lo que en otro caso es una frase vacía, la unidad nacional. Como toda historia, y más todavía una guerra, puede ser sometida al mismo análisis y producir distintas visiones; y siempre suscitará controversias. Querer erradicarlas para imponer una verdad, tácita además, parece ser el fin estratégico no confesado. El desplazamiento del monumento al general Baquedano se dirige contra una amplia franja de la historia de Chile.

Malo está que las cosas se arrojen por la borda del olvido; más malo que se quiera crear un vacío estalinista en torno a un pasado reverenciado por tantos chilenos. No se trata de hacer lo mismo con nuevas perspectivas que merecen su puesto bajo el sol. A un país no se le borran, se le agregan nuevas experiencias.



Caballería embarcada

Enrique Cordovez Pérez Capitán de Navío

La advertencia del comandante de la barcaza Hemmerdinger, en nuestra primera conversación a inicios de 1979, se cumplió a cabalidad. Habíamos navegado varias veces las 4.000 millas náuticas de la ruta austral y en una oportunidad las casi 2.000 que significa el viaje hasta el extremo norte. Zarpábamos siempre desde Valparaíso, puerto base donde residía con mi familia en uno de los departamentos de la población naval ubicada en el barrio de Recreo de Viña del Mar. Digo residir al referirme a las breves estadías entre una comisión y otra.

En la recalada a Coquimbo, cuando veníamos de regreso desde Antofagasta, recibí al Gobernador Marítimo que trepaba por la escala de gato para acompañarnos en la entrada a puerto. En cuanto puso pie en cubierta me dice muy sonriente que mi hija menor se encontraba fuera de peligro, situación que desconocía hasta ese momento. Después supe que el domingo de resurrección había comido más chocolates de lo conveniente por lo que debió ser internada de cuidado en el hospital naval, emergencia familiar que no me lograron comunicar antes del zarpe y la noticia tuvo que esperar la siguiente recalada.

A pesar de la diferencia de grados, se había forjado a lo largo del año una estrecha amistad en la cámara de oficiales y una gran cercanía con la dotación de la barcaza. Todos compartíamos largas horas de permanencia en la mar, prolongadas faenas en puerto y el mal o buen desempeño del cocinero en las horas de rancho. Por supuesto, las actividades de entrenamiento, uno que otro ejercicio de tiro con la ametralladora de 40 mm sobre blancos ficticios en sectores despoblados y el control de averías durante simulacros de emergencias.

En ese clima de confianza surgen naturalmente las confianzas personales. El tema de conversación recurrente era la salud y andanzas de los "patitos" que habían quedado allá lejos en el hogar. También eran recurrentes las bromas sobre el "patas negras" que acechaba cuando el marino andaba lejos y la recomendación de partir silbando antes de llegar a la casa o tirar algunas piedrecitas sobre el techo, para alertar sobre la inminente presencia del marido.

Como todo buque independiente que se precie de tal la barcaza tenía su mascota. El "Puluche" ⁽³⁴⁾ era un perro grande de pelaje amarillento, mezcla de policial y otra raza desconocida, que alguien había traído cuando aún era un cachorro. Nos había adoptado a todos como sus amos y se movía indistintamente desde el puente hasta la cubierta de pasajeros o el entrepuente de tripulación. Había aprendido a subir y bajar las empinadas escalas de fierro y cubría puesto de repetido ⁽³⁵⁾ en la bodega durante las varadas, listo para saltar a la playa,

³⁴ Nombre derivado del Canal Pulluche ubicado en el Archipiélago de los Chonos

³⁵ Puestos que cubre toda la dotación durante zarpes, recaladas o varadas

aunque fuera nadando. En cuanto se colocaba el portalón era el primero en bajar a tierra en busca de una conquista perruna y regresaba a veces magullado de sus correrías, pero nunca se pudo decir que estuvo falto al zarpe. Le faltaba parte del hocico que un congrio le había arrancado en una tarde de pesca.

Una comisión muy especial tuvo lugar a fines de septiembre cuando un violento temporal azotó a la Isla de Juan Fernández y los deslizamientos de tierra, provocados por las intensas lluvias, destruyeron varias casas de sus pobladores y algunas dependencias fiscales. Ante esta situación, la Armada de Chile puso nuestra barcaza a disposición de la Intendencia de Valparaíso y zarpamos, esta vez con rumbo Weste, para entregar viviendas prefabricadas a los damnificados y otras construcciones destinadas a los servicios públicos. La estadía fue breve pero lo mejor de todo es que ya se había levantado la veda de langostas.

A pesar de tanta navegación no nos pudimos librar ese año de un par de meses de reparaciones en Asmar Talcahuano, situación que para los residentes en la zona eran unas verdaderas vacaciones al poder estar casi todos los días en sus casas. Para el resto, la prolongada estadía significaba incómodos viajes en bus hacia la zona central y muchas tardes de permanencia a bordo, para reponerse de los "trabajos propios" que la dotación ejecutaba, con el fin de complementar mejoras al buque no contempladas en el presupuesto anual de reparaciones. Entre ellas, la que más me

quitaba el sueño era conseguir pintura hipóxica para repintar la cubierta principal cuyas oxidaciones hacían temer que pronto llegarían a traspasar el techo de la bodega. Se echaba de menos la época de la marina de carbón cuando los buques transportaban animales en pie y se podían obtener algunas "platas de cueros" con la venta de pellejos de los vacunos.

Quizás la comisión más insólita fue la orden de viaje que, a fines de año, nos destinaba al puerto de Arica para embarcar a un escuadrón caballería en nuestra querida barcaza. El 10 de noviembre de ese año se conmemoraba el centenario del desembarco de Pisagua, el cual ostenta el récord de ser la primera operación anfibia en el mundo. Para celebrar tan digno acontecimiento se realizaría una recreación de dicho desembarco con la varada de la barcaza Hemmerdinger en el sitio original del suceso, desde la cual emergerían al galope oficiales y soldados montando briosos corceles en dirección hacia las posiciones enemigas.

Para este homenaje a la heroica acción, en la cual falleció un tío abuelo ⁽³⁶⁾, se había convocado a las autoridades regionales y altos mandos de las FFAA, incluyendo a miembros de la Junta de Gobierno. Por supuesto, los medios de radio y televisión cubrirían los detalles del evento que sería orquestado con descargas de artillería, utilizando munición de fogeo y otros artificios bélicos.

El día anterior nos encontrábamos atracados a un sitio del puerto de Arica, al

³⁶ Subteniente de Ejército señor Belisario Cordovez Camus

cual a veces llega desde alta mar una fuerte marejada de ola larga que uno no se imagina podría desplazarse bajo el esplendoroso sol nortino. Este oleaje produce en el puerto una resaca que, más de una vez, ha provocado el corte de las espías de un buque obligándole a zarpar y fondear a la gira. Afortunadamente nada de eso ocurría esta vez y nuestras espías pendían lánguidas al costado.

Después de almuerzo se produjo la ruidosa llegada de un numeroso escuadrón de caballería y acordamos con el oficial a cargo el procedimiento de embarco. Para ello se habilitó un segundo portalón, más ancho que el habitual, a través del cual podían subir a bordo las cabalgaduras tiradas de sus riendas y después conducir las por la cubierta principal hasta el ascensor que las bajaría a la bodega. Esta fue la parte más difícil del proceso porque los caballos no estaban dispuestos a subirse a una plataforma de fierro sin barandas que en su imaginación súbitamente los hacía caer a un oscuro y amenazante precipicio.

La faena de trasladar los caballos al interior del buque nos tomó toda la tarde. Finalmente quedaron amarrados a un cable de acero que dispusimos de proa a popa en la línea de crujía de la bodega, para evitar que los movimientos de la navegación los llevaran a golpearse con los mamparos de ambas bandas. Bajo dicho cable se les colocó abundante forraje y gamelas con agua para que se alimentaran esa noche y durante la travesía. Mientras la barcaza permaneció en puerto los nobles animales parecían sentirse a gusto en este curioso establo.

Después de la cena se produjeron diversas instancias de camaradería entre

los marinos dueños de casa y los militares que habían llegado de visita.

Esto ocurrió con mayor familiaridad en el grupo más reducido de los oficiales cuyos encendidos ánimos hacía prever que se completarían las consabidas 3 fases de una farra entre camaradas de armas. En atención a que zarpábamos de madrugada decidí cerrar la Cámara temprano, por lo que sólo se pudo cumplir con la primera fase: "entonación de cánticos militares". Quedaron pendientes para otro encuentro "insultos al clero y la policía" y "destrucción del inmueble".

La travesía al puerto de Pisagua demoró 8 horas navegando con una suave mar en contra que nos produjo un moderado cabeceo y algunos balances no muy pronunciados. Sin embargo, los inquietos caballares no estaban acostumbrados al bamboleo y manifestaban sus airados reclamos con sonoros relinchos. Tampoco estaban preparados para estas zozobras muchos de los soldados a quienes se les administró antes de zarpar unas supuestas pastillas para el mareo. En realidad, a falta de Mareamin, les dimos como placebo sacarina.

Justo al mediodía la barcaza fondeó el ancla de codera y se dirigió resueltamente hacia la playa en la cual se produjo la varada que ansiosamente esperaban las autoridades y medios de comunicación ubicados en los faldeos del acantilado que rodea al puerto de Pisagua. El espectáculo militar era prometedor pues había un día luminoso y en el horizonte las nubes dibujaban copos de algodón.

Los jinetes y sus cabalgaduras formaban 2 filas a lo largo de la bodega cuando la

barcaza abrió ambas portas y apoyó su rampa en tierra firme.

En ese instante se dio la orden correspondiente y los primeros jinetes picaron espuelas para forzar a sus reticentes equinos a descender veloces desde el buque hacia la costa. No obstante, debido al pronunciado declive de la playa, había más de un metro de profundidad en el extremo de la



rampa. El resultado fue que el primer jinete se hundió con su cabalgadura antes de tocar la arena, pero pronto ambos emergieron resoplando agua de mar y continuaron hacia su objetivo. Los restantes integrantes del escuadrón de caballería optaron por salvar de un salto el obstáculo y tras el primer chascarro se logró una hermosa presentación.

El buque dio atrás recogiendo al mismo tiempo el ancla de codera y, alejados de la rompiente, viramos con rumbo Weste hacia nuestro próximo destino a 2 días de navegación. Al subir al puente me di cuenta que la travesía de Arica a Pisagua había aligerado los estómagos de los equinos y se había desparramado una resbaladiza e irrespirable capa de excrementos con paja en toda la bodega.

- Mi comandante, en la bodega estamos con la bosta hasta el cogote

- Mírelo por el lado positivo Segundo, ahora transportamos una carga ecológica de abono para fertilizar los cultivos de la Isla San Félix.



Elogio de la desobediencia

Humberto Julio Reyes
General de División

Antes que usted, estimado lector, se escandalice y no quiera seguir leyendo, le aclaro que no me estoy refiriendo a la llamada "desobediencia civil", vuelta a poner de moda después de la revuelta popular iniciada el 18 de octubre de 2019 y que algunos insisten en llamar eufemísticamente "estallido social".

Llamar "desobediencia civil" a la violencia desatada a partir de esa infame fecha es también un eufemismo muy apreciado en los medios y en quienes se identifican con el "buenismo".

Por desobediencia me refiero a aquella forma meditada, consciente y responsable

de no cumplir una orden superior cuando se estima su improcedencia o inconveniencia.

Tampoco quisiera que se confunda con el incumplimiento a la obediencia militar, llámese o no reflexiva, que tiene limitaciones claramente explicitadas en el Código de Justicia Militar y a la cual se compromete todo aquel que jura a la Bandera.

Lo que pretendo señalar es que todo funcionario, sea o no militar, mientras más altos sean su jerarquía y nivel en la toma de decisiones, tiene el deber de "deliberar", en el buen sentido de la palabra, cuando recibe alguna orden o instrucción que le merece razonables dudas y, como bien dice el dicho, abstenerse de cumplirla aún si ello puede acarrearle algún perjuicio personal.

Ser un mero ejecutor de la voluntad superior debiera inhibir de excusarse si las consecuencias del cumplimiento de



una orden resultan negativas ya que siempre habrá un tiempo y existirá una forma para representar antes los inconvenientes. En mi opinión, algo parecido a la objeción de conciencia

Al dejar de cumplir una orden o desobedecerla por motivos de fuerza mayor es posible que al menos se produzcan dos situaciones:

- Quien la impartió reflexiona, se da cuenta del error cometido al impartirla y se alegra al enterarse que no se ha cumplido. Respira aliviado.
- Quien no la cumplió se alegra justamente al verse libre de tener que responder con su cargo y persona frente a quienes habrían censurado su actuación.

Creo haber conocido en mi vida más de lo contrario, autoridades que imparten órdenes sin medir sus consecuencias y subordinados que las cumplen sin mayor análisis. Posteriormente ambos se arrepienten en su fuero interno, pero ya es demasiado tarde. Deben responder.

Por ello sostengo que cuando se tienen altas responsabilidades la verdadera disciplina consiste en saber desobedecer, como lo hiciera en un pasado reciente un ministro de justicia que hoy puede dar la cara sin enrojecerse.

Él le ha señalado el camino correcto a muchos altos funcionarios que parecieran privilegiar la mantención de la estima de parte de quien lo nombró en lugar de cumplir con su deber y su conciencia.

Insisto, cumplir una orden improcedente sólo para mantener el cargo es una vergüenza y cumplirla, a sabiendas de su

improcedencia, impone el deber moral de defenderla, es decir hacerla propia y "apechugar" en buen chileno.



Salir de vacaciones

Luis Filippi de Solminihac Coronel de Aviación

Antes de reflexionar sobre las vacaciones, permítanme recordarles algunos conceptos que por sabidos se callan y por callados se olvidan y que como podrán apreciar, están íntimamente ligados al tema en comento:

CONCEPTOS

- Vacaciones: Suspensión temporal del trabajo, de los estudios o de otras actividades habituales para descansar.
- Descanso: Pausa en el trabajo o en otra actividad para recuperar fuerzas.
- Cansancio: Es la falta de fuerzas después de realizar un trabajo físico, intelectual o emocional, o por la falta de descanso. Pero puede ser síntoma de una enfermedad, si no hay una actividad previa que lo justifique.
- Felicidad: Estado de ánimo de la persona que se siente plenamente satisfecha por gozar de lo que desea o por disfrutar de algo bueno.
- Ecuación de la felicidad: Según investigadores de la University College of London, liderado por el neurocientífico Robb Rutledge, las dos variables de la ecuación de la Felicidad son las Expectativas y la Satisfacción que, dependiendo de

su congruencia, darán como resultado un determinado nivel de Felicidad.

TEMA

Más de alguno de los lectores que sirvieron en la Fuerza Armadas recordará sus primeras vacaciones, cuando el más antiguo tomaba su descanso estival en el mejor periodo y el alférez, subteniente o guardiamarina, debía adaptarse a las circunstancias.

Con el paso del tiempo esas circunstancias fueron cambiando y pudimos elegir las vacaciones con mayor independencia. Pero como en la vida todo es cíclico, más de alguno de nosotros define hoy, desde el retiro, sus vacaciones de verano en coordinación con sus hijos y nietos, para así disfrutar en familia algunos días alejados del mundanal ruido de la capital.

Lo relevante según la definición de vacaciones, es hacer un alto en las actividades habituales y probablemente ello nos lleve a un estado de satisfacción que nos permita gozar de un paseo por la playa, por un bosque, o un tranquilo parque que no nos habíamos dado el tiempo para reconocer.

Así, por ejemplo, el que lee todo el año podrá en sus vacaciones quizás caminar y el que camina podrá leer algún libro que le regalaron para su cumpleaños o en Navidad y que aún está sin abrir.

Entonces, sin más preámbulos a disfrutar de las vacaciones, simplemente dejando la rutina por algunos días y recuperar fuerzas para el resto del año.



Al menos en COSUR seguiremos necesitando de vuestras inestimables presencias, colaboraciones y de la amistad que nos mantiene jóvenes y nos alimenta el alma.

Felices vacaciones con un reparador descanso.



Fortran IV

Enrique Cordovez Pérez Capitán de Navío

Después de haber estado cuatro años embarcado en diferentes buques estaba de vuelta en la Escuela de Operaciones de la Armada. Esta vez no llegaba como oficial alumno, sino para asumir como Jefe de Estudios de la Agrupación de Telecomunicaciones. Un segundo contacto con el mundo de la educación, el primero había sido como profesor militar en la Escuela de Grumetes el año 1972, antecedido de un breve curso de capacitación pedagógica.

El desafío del año 1980 era mucho mayor, ni más ni menos que la formación profesional de cursos de especialidad para oficiales; de mando para sargentos; de perfeccionamiento para cabos primeros; y los de mecánico electrónico en telecomunicaciones, radiotelegrafista y señalero, para jóvenes marineros. En esta tarea estaría secundado por un equipo de instructores navales y varios profesores civiles que conocían bastante bien su oficio.

Rápidamente me tuve que familiarizar con el nuevo lenguaje técnico, dejar de hablar de los "ramos" y empezar a referirme a las "asignaturas", las que tenían unidades temáticas y objetivos curriculares. Descubrí que, según la taxonomía de Bloom, el proceso del aprendizaje se iniciaba con los niveles iniciales del conocimiento sobre una determinada materia, la comprensión a cabalidad de su

contenido y la posterior aplicación a los problemas de la vida diaria.

Compañeros en estos descubrimientos de la pedagogía fueron "Tutanka" Arce y el "Yuyu" Palma, Jefes de Estudios de las agrupaciones paralelas de navegación y electrónica, respectivamente. Con Arce nos habíamos topado en la Escuadra, pero él era dotación de una flamante fragata "made in England", pintada de gris más claro, yo, de los viejos y más oscuros buques "made in USA".

Apenas transcurrido un mes en este proceso de inmersión educacional el director de la Escuela citó a los Jefes de Estudio en su oficina, para tratar un tema urgente. Con cuatro galones anchos en la manga el comandante Neumann era un hombre de hablar pausado y fino sentido del humor, que traspasaba con su mirada cuando nos hacía preguntas, medio en broma y medio en serio.

El asunto que nos comunicó en aquella oportunidad era muy serio. El Director de Instrucción le había notificado que el almirante Concha, Director General del Personal de la Armada, quería reunirse con los comandantes y Jefes de Estudios de las diferentes escuelas para analizar la extensión de los cursos de especialidades de oficiales que a su juicio tenían eran muy extensos.

Desde hacía ya siete años se venía aplicando la reforma educacional elaborada por una selecta comisión presidida por el almirante Madge, a la fecha rector designado de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Dicha comisión había aumentado en un año la duración del período de especialidad de oficiales, agregando un curso previo de

Ingeniería Media destinado a proveer una base científica que les facilitara asimilar los avances en sistemas de armas.

Mis pares de instrucción habían cursado con el sistema antiguo y a mí me había tocado inaugurar el nuevo, pero los tres coincidíamos en que la propuesta de la comisión Madge era correcta porque iba en bien del servicio. La tecnología avanzaba cada día en forma más rápida y los que lideraban al personal no podían quedarse atrás. Aún más, el Jefe del Departamento de Instrucción nos había dado la tarea de revisar los programas de estudios para que hubiera coherencia entre objetivos curriculares de los cursos de oficiales y gente de mar.

Llegó el día de la reunión con el almirante Concha. Después de la breve arenga sobre las necesidades crecientes de personal de una Armada que había recibido nuevos buques, dedujimos que ésta era su principal preocupación. Agregó que la satisfacción de dicha demanda se veía dificultada por la mayor permanencia de tenientes en tierra cursando dos años de especialidad, lo cual estimaba era un tiempo muy largo que no contribuía a la mayor eficiencia de la flota.

Sabiendo que navegábamos a rumbo de colisión fuimos exponiendo, uno a uno, las mallas curriculares de los cursos de especialidades. Usamos la proyección de transparencias dibujadas con mucha prolijidad para explicar, por ejemplo, las razones de estudiar la teoría de propagación de ondas electromagnéticas con el fin de obtener un mayor rendimiento en las antenas de los buques.

- De improviso el almirante Concha me pregunta

directamente en qué me pueden ayudar todas estas teorías cuando falla un equipo – mirando tal vez a ese brigadier de las actividades culturales que poco le simpatizaba cuando era subdirector de la Escuela Naval

- Para tomar la decisión correcta de la reparación a efectuar, siguiendo el procedimiento de falla que indica el manual, mi almirante
- Pero teniente, si ahora las reparaciones de los equipos se reducen al cambio de una tarjeta de circuitos impresos por otra...
- El problema mi almirante es saber cuál es la tarjeta y cuándo cambiarla – Vino en mi auxilio Tutanka, a quien el almirante le tenía buena barra por sus habilidades tácticas como oficial de la Escuadra.

Después de otras intervenciones similares, el almirante Concha dio por finalizada la reunión con la advertencia de que nos convocaría más adelante, para seguir evaluando los cursos de oficiales. Dicha convocatoria nunca se produjo, lo que nos hizo sospechar que los argumentos expuestos no fueron tan malos o que el consejo de almirantes habría resuelto dejar las cosas como estaban.

No obstante, las cosas no suelen quedarse como están. Un día cualquiera aparece en mi oficina el Yuyu para decirme que le había llegado transbordo urgente como inspector naval de reparaciones electrónicas en Asmar Talcahuano, debido

a que el titular había solicitado el retiro definitivo de la Institución. Por esta razón el comandante Neumann había decidido que yo sería su relevo asumiendo el puesto de Oficial de Operaciones del Copam.

- ¿Copam? ¿Qué es eso?
- El Centro de Operaciones Aeromárítimas de la Armada el cual se constituye anualmente en el tercer piso de esta Escuela. El ejercicio de este año está programado para la próxima semana, así que te tengo que entregar rapidito porque me voy a cambiar de casa y matricular a los niños en el colegio de la Base Naval. Como ves, no tenemos tiempo – me dijo extendiendo sus largos dedos con cara de angustia

Subimos a la amplia sala que acogería en breve a los participantes del anunciado ejercicio y me condujo directamente a lo que aparentemente era un escritorio que tenía encima un televisor, un teclado y una máquina de escribir, la que supuse pertenecía a una red de teletipos. Muy pronto me sacó de mi errada apreciación, el escritorio cerrado por todos lados y sin cajones era un computador, sobre el cual estaban los medios para operar la máquina.

Las dimensiones de este aparato eran mucho más pequeñas que el computador IBM 360 de la Armada que debimos utilizar para aprobar la asignatura “Sistemas de Computación” durante el curso de especialidad. Nuestro guía en aquella experiencia fue el joven profesor Ossa, de la Universidad Técnica Santa María, quien, antes de explicar un asunto complejo, nos respondía siempre con el



truculento chiste: “Vamos por partes, como decía el tiburón al náufrago”.

En aquella oportunidad habíamos tenido que ingresar, letra por letra en una extensa hoja cuadriculada, instrucciones del lenguaje Fortran IV como “read”, “accept”, “goto” y otras, donde cada línea correspondía a un paso secuencial de computación, para ejecutar algo tan simple como el cálculo del seno de X.

El Yuyu Palma me continuó explicando, con un agitado tropel de palabras, que previo al ejercicio había que ingresar al computador las posiciones geográficas de todos los buques que navegaban frente a la costa de Chile. Durante el desarrollo posterior del mismo tendría que actualizar los zarpes y recaladas que se fueran produciendo y comunicar los reportes impresos del computador. Los cuales podrían ser verificados por el conductor del ejercicio mediante el reconocimiento visual con una aeronave de la aviación naval.

- ¿Y si se produce una falla en el computador? – pregunté inquieto
- Bueno, tienes que revisar la programación en Fortran IV - me respondió con una sonrisa un tanto irónica.

Así las tareas navales me llevaron por una senda computacional en la cual me fui adentrando con ayuda del señor Elsinger, ingeniero informático y profesor de la Escuela. Después de varios meses fui capaz de diseñar un programa experimental más complejo, el Juego de Análisis Táctico Naval (Jatan). Sus 1.327 instrucciones permitían simular en

pantalla un supuesto encuentro entre dos flotas enemigas, pero en forma infinitamente más rudimentaria que cualquier juego disponible hoy en Internet. En el ámbito familiar aproveché estos nuevos conocimientos para programar el Juego del Ahorcado en una consola Atari que mi generosa mamá le había regalado a sus queridas nietecitas.

Animado por estos avances postulé a un curso de postgrado en Estados Unidos cuya convocatoria había llegado por mensaje naval. Se trataba de un master en Computación e Informática de Ingeniería en Comunicaciones de la Universidad de Michigan (CICE). El primer requisito era superar la valla del 80% en el examen TOEFL⁽³⁷⁾ para lo cual me puse en campaña a la brevedad.

Las clases de inglés en la Escuela Naval no le aportaron mucho al nivel que había alcanzado, animado por mi padre, en el Instituto Chileno Norteamericano en el último año del colegio San Ignacio. Dónde verdaderamente logré un razonable dominio del idioma anglosajón fue en el Buque Escuela Esmeralda. Con el teniente neozelandés Peter Macallon fuimos ayudantes del oficial de relaciones públicas y ayudamos a traducir al inglés una película de 35 mm sobre Chile, trabando una amistad de largas y frecuentes conversaciones en su idioma.

Antes de finalizar ese año y gracias al trabajo en equipo con los profesores y el asesor pedagógico de la Escuela cumplimos la tarea de correlacionar los objetivos de todas las asignaturas de los cursos de Telecomunicaciones.

³⁷ Test of english as a foreing language

Por su parte, los 9 oficiales alumnos del numeroso curso de los "telecos" se esforzaban en preparar sus memorias para el examen de grado, algunas bastante avanzadas para la época. Por ejemplo, el teniente Caces investigaba el reciente desarrollo de un equipo que podía retener la posición de los puntos que formaban una imagen y reproducirla fielmente en otro lugar mediante una conexión telefónica. Era el novedoso fax, el cual tendría una valiosa aplicación táctica naval si se lograba esa comunicación inalámbrica entre los buques.

Con estos antecedentes e informada la aprobación del examen TOEFL, en enero de 1981 llegó el mensaje de la superioridad naval que me notificaba haber sido seleccionado para efectuar el curso CICE en EEUU. En atención a que el mencionado curso se iniciaría durante el segundo semestre el comandante Neumann me designó Jefe de un Departamento de Planes, que se le ocurrió crear para acometer varias tareas administrativas pendientes como la elaboración de un catastro de enseres y equipos. A mi compañero de curso y de especialidad, Marcelo Acosta, le hice entrega de los "tinta verde" ⁽³⁸⁾.

Todo bien, salvo que a vuelta de Semana Santa se recibió un nuevo mensaje de la Dirección del Personal en cual se informaba que el famoso curso había sido "diferido". La mala noticia canceló el nuevo rumbo de mi carrera profesional haciendo naufragar el promisorio proyecto familiar de dos años de

permanencia en el extranjero. Solicité una entrevista con el Director del Personal que resultó improductiva. Después de aquella conversación pude inferir que, más allá de razones de diversa índole, el verdadero motivo para haber dejado sin efecto el curso de CICE fue que dicha postulación me había eximido de cumplir transbordo al cargo operativo de segundo comandante del ATF Aldea.

En el segundo semestre tuve la oportunidad de hacer clases de Táctica Naval a los subtenientes que habían regresado de su viaje de instrucción al Curso de Aplicación en Las Salinas. Con los apuntes que me entregó Tutanka pudimos analizar los emocionantes pormenores de combates entre lanchas misileras en Latakia y Balkin, durante la reciente guerra del Yom Kippur.

El tiempo fue borrando la desazón de aquel proyecto frustrado, seguramente con la esperanza que, Dios mediante, lo mejor estaba por venir.



³⁸ Apelativo del personal de telecomunicaciones dado que el oficial en el cargo es el primero en recibir y el último en

enviar un mensaje, firmándolos con tinta verde



REDACTORES

El Comité Editorial reconoce la autoría y agradece la colaboración de quienes redactaron los siguientes temas, publicados en la portada de cosur.cl durante el mes de enero de 2023 y posteriormente compilados en esta edición de la revista digital “Tres Espadas”, señores (as): Enrique Cordovez Pérez; Joaquín Fernandois Huerta; Luis Filippi de Solminihac; Humberto Julio Reyes; Dantón Montalva Fernández; Juan C. Polverelli Hinojosa; y varios autores en sitios Web de Defensa.



