

ORIENTACIÓN PROFESIONAL

Manual para Cadetes

Escuela Naval “Arturo Prat”
2013

Escuela Naval "Arturo Prat"
Departamento de Educación
Quinta Edición de 500 ejemplares Enero de 2013
Valparaíso, Chile

CONTENIDO

	Prólogo	
Uno	El Poder Naval Chileno	7
Dos	La Armada de Chile	17
Tres	Estructura Jerárquica	29
Cuatro	Uniformes y Distintivos	35
Cinco	La Educación en la Armada.....	83
Seis	El Oficial de Marina	91
Siete	La Gente de Mar.....	105
Ocho	Los Profesionales Civiles	117
Nueve	El buque de guerra	121
Diez	Unidades de la Armada de Chile	131
Once	Los combatientes de la Guerra en el Mar	145
Doce	La Guerra en el Mar	153
Trece	El hombre de mar embarcado	163
Catorce	El apoyo terrestre a las Fuerzas Navales.....	175
Quince	El Cuerpo de Infantería de Marina	181
Dieciséis	Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada	187
Diecisiete	La Marina Mercante Nacional.....	193
Dieciocho	Moral Naval Militar.....	197
Diecinueve	Mando y Liderazgo	203
Veinte	Tradiciones, Costumbres y Ceremonial Naval	227
Veintiuno	Seguridad Militar.....	257
Veintidós	Servicio de Guarnición	267
Veintitrés	Publicaciones y Documentos	273
Veinticuatro	Justicia Naval	279
Veinticinco	Canciones y Poemas del Mar de Chile	291

PRÓLOGO

Los avances tecnológicos y los cambios sociales que afectan de modo permanente y cada vez más vertiginosamente a la humanidad toda, obliga a la revisión constante de la actividad institucional, en cuanto a la actualización del material, procedimientos y enfoques del quehacer de la Armada, siempre enmarcado en los principios y conceptos propios de la profesión naval.

Siendo consecuente con lo anterior, la Escuela Naval ha llevado a cabo una revisión de los contenidos y de una actualizada edición del Manual de Orientación Profesional para Cadetes de la Escuela Naval “Arturo Prat”, libro destinado a contener los antecedentes básicos que permitan a los futuros Oficiales de Marina visualizar previamente, y más tarde servir de elemento de consulta de aquellas materias que necesitará aplicar en su desempeño profesional una vez egresado de la Escuela.

El libro sintetiza las materias de tal modo que, no perdiéndose la coherencia con que son expuestas las distintas materias, su contenido no se exceda en informaciones que diluyan la idea general que se pretende dar a conocer a los alumnos, permitiendo de paso, adquirir y mantener una doctrina institucional común y la base de conocimientos que requieren para llevar anclas e iniciar la navegación en pos de un destino, que a cada uno llevará hasta donde sus particulares inquietudes profesionales y su voluntad de aprender nuevas materias, le permitan en el futuro.

Valparaíso, enero de 2013

IGNACIO MARDONES COSTA
CAPITÁN DE NAVÍO
DIRECTOR

Capítulo Uno

*“Este triunfo y cien más,
se harán insignificantes si no dominamos el mar”,
Capitán General Bernardo O'Higgins.*

EL PODER NAVAL CHILENO

INTRODUCCIÓN

Se entiende por Poderío Marítimo la capacidad para aprovechar los espacios marítimos de una Nación y para ejercer internacionalmente un rol que implique influir, en alguna medida, en el propio desarrollo y en el comportamiento de otros países. Desde un punto de vista funcional, está compuesto por los Intereses Marítimos y el Poder Naval.

Los Intereses Marítimos están constituidos por aquellas actividades directamente vinculadas al mar, las que debidamente explotadas, otorgan significación al quehacer marítimo en el contexto de las actividades nacionales globales. Entre ellos, tradicionalmente se considera el comercio exterior, la Marina Mercante Nacional y el transporte marítimo, las industrias pesquera y de construcción naval, la infraestructura portuaria, la protección del territorio marítimo, búsqueda y salvamento marítimo y los deportes náuticos.

Por su parte, el Poder Naval es la capacidad de disuasión y coacción para respaldar los Intereses Marítimos Nacionales. Está constituido por una estructura compleja que se relaciona según una fórmula que combina la Fuerza Naval con la Posición Geográfica y con la voluntad estratégica, y su análisis comprende el estudio de las amenazas que puedan afectar dicha capacidad.

LAS PRIMERAS MILLAS NAVEGADAS

Una de las primeras medidas de la Junta de Gobierno, instaurada el 18 de septiembre de 1810, fue abrir los puertos nacionales al comercio mundial, vulnerando la prohibición de la Corona Española en tal sentido.

Ante esta situación, el virrey del Perú Fernando de Abascal, entre 1811 y 1812 armó corsarios para bloquear los puertos e impedir el libre comercio; el temor iba más allá de lo comercial, pues se quería impedir la entrada de ideas propaladas por la Revolución Francesa y el contrabando de armamento.

En 1813, ante la actitud del Virrey, la Primera Junta de Gobierno decidió organizar una defensa naval, para lo cual encomendó al gobernador de Valparaíso, Francisco de la Lastra, realizar algunas adquisiciones pues no se contaba con ningún elemento, lo que determinó que el oficial educado en la Marina Española arrendara la Fragata norteamericana “Perla” y comprara el bergantín “Potrillo”, armando ambos buques con cañones y rifles.

A comienzos de mayo, esta fuerza intentó capturar la fragata “Warren”, enviada desde Perú, no logrando éxito, pues el personal extranjero de la “Perla” fue sobornado por españoles residentes y se unió a la fragata bloqueadora para dar caza al “Potrillo”. La frustrada acción del 3 de mayo de 1813, se considera como el primer intento nacional de tener un Poder Naval, lo que hizo pensar al General O'Higgins cuando marchó a Mendoza, después de la derrota de Rancagua ocurrida en octubre de 1814, que ella se debía, principalmente, a la falta de un Poder Naval que se opusiera al enemigo, visión marítima adquirida por el Libertador mientras efectuó estudios en Inglaterra.

Durante la Reconquista, los españoles restauraron su régimen. Dueños absolutos del mar, no tuvieron problemas para desembarcar sus tropas en Arauco, hacer simulacros en otros lugares del litoral y transportar sus tropas y abastecimientos sin ningún obstáculo ni impedimento, ventaja que tienen quienes ejercen el dominio del mar.

EL BERGANTÍN “AGUILA”

El 26 de febrero de 1817, los patriotas apresaron en Valparaíso al bergantín de comercio español “Águila”, haciéndolo mediante el ardid de mantener izada la bandera española en tierra. Una vez armado para la guerra con 16 cañones, el velero de 220 toneladas fue puesto al mando del Mayor de Artillería de origen irlandés Raimundo Morris, oficial del regimiento “Cazadores de los Andes” que anteriormente había servido en la Marina Real Británica hasta alcanzar el grado de Teniente.

Por tal razón, se debe reconocer al “Aguila” como el primer buque de guerra chileno, nave cuya primera comisión consistió en traer a los patriotas desterrados en Juan Fernández durante la Reconquista, viaje realizado a fines de marzo de 1817, ondeando en el mástil la bandera de transición que observaron desde la isla quienes allí permanecieron, ocupando cavernas como lugar de reclusión.

Entre los 78 prisioneros patriotas, rescatados desde la isla que popularizó Alejandro Selkirk en su novela “Robinson Crusoe”, estaba Manuel Blanco Encalada, el más joven de los apresados, quien estaba lejos de sospechar que al pisar el “Aguila”, ponía los pies sobre la cubierta de un buque de la Escuadra que, más adelante, mandaría como su primer Comandante en Jefe. Lo que sucederá en octubre del año siguiente, cuando al mando de cuatro naves se aleje de Valparaíso en busca de obtener el dominio del mar.

LA PRIMERA ESCUADRA NACIONAL

Después de que el 12 de febrero de 1817 el Ejército Libertador triunfó en Chacabuco, el Director Supremo O’Higgins resolvió hacer la guerra comercial a las naves españolas que aún poblaban la costa del Pacífico Oriental, asunto que consideró sería la única forma de debilitar el poderío de la Corona Hispana en América.

Autorizado el empleo de buques corsarios, en virtud de esta medida en noviembre de 1817 salió de Valparaíso el corsario “La Fortuna” que, izando la bandera de la Patria Vieja, capturó en Arica a la “Minerva”, transporte salido de Cádiz en mayo con el que regresó a Valparaíso el 8 de diciembre.

Para entonces ya, Chile poseía un segundo buque de guerra. Se trataba de la fragata “Windham”, recalada a Valparaíso el 5 de marzo de 1818 procedente de Inglaterra, que después de burlar el

bloqueo que ejercía la española “Esmeralda”, pasó a poder de las autoridades chilenas. Adquirida en Londres por un agente de O’Higgins, José Antonio Álvarez Condarco, estaba armada con 44 cañones y fue bautizada con el nombre de “Lautaro”, siendo entregada a George O’Brien, marino irlandés que se hizo cargo de una tripulación mezclada de extranjeros y chilenos, marineros y soldados que sumaban 350 hombres, de los cuales 100 eran extranjeros y el resto patriotas.



EL PRIMER ABORDAJE

Al amanecer del 27 de abril, enarbolando bandera inglesa, la “Lautaro” se acercó a la fragata que por encargo del Virrey de Lima permanecía a cargo del bloqueo del principal puerto chileno, y cuando estuvo a tiro de pistola, afirmó con 3 salvas el izamiento de su verdadero pabellón.

O’Brien saltó al abordaje de la “Esmeralda” con una treintena de hombres, acto de arrojo que motivó que los españoles se refugiaran en el entrepuente, lo que aprovecharon los osados abordadores para arriar la bandera española a los gritos de “Viva la Patria”, en los momentos que un golpe de mar separaba a los buques, situación que hizo creer a su Segundo, Argent Turner, que la nave había sido capturada. Por tal razón se alejó para intentar capturar al “Pezuela”, bergantín acompañante de la “Esmeralda”, que al ver lo que pasaba se había dado a la fuga.

Pero no era así. Seguros del reducido número que los había abordado, los marinos españoles salieron a cubierta trezándose en fiero combate que duró tres cuartos de hora, llegando a su término no sin que antes O’Brien hubiera alcanzado a expresar: “No la abandonéis, muchachos, la fragata es nuestra”.

El fallido intento por apoderarse de la “Esmeralda”, además de conseguir el objetivo propuesto que era romper el bloqueo, fijó el camino que todos los buques chilenos debían seguir: “Atacar o morir en la demanda”, demostrando también otras cosas:

- Que las tripulaciones nacionales tenían entusiasmo de sobra, pero carecían de conocimientos náuticos.

- La necesidad de contar a bordo de las naves nacionales con una tripulación homogénea.

- La dependencia de extranjeros para poner en marcha nuestra Marina.

- Que la improvisación sirve de poco, si no existen tropas y jefes aguerridos.

ZARPE DE LA ESCUADRA

Cuando se obtuvo la información que de España había zarpado un convoy con refuerzos para el virrey del Perú, Chile ya había formado una fuerza naval capaz de disputar el dominio del mar. Fue así como el 9 de octubre de 1818, una Primera Escuadra chilena zarpó rumbo al Sur con la misión de apresar al convoy enemigo; como su Comandante en Jefe iba el Capitán de Navío Manuel Blanco Encalada.



Al dar la vela la fuerza compuesta por el navío insignia “San Martín”, la fragata “Lautaro”, el bergantín “Araucano” y la corbeta “Chacabuco”, nave cuyo Comandante cumplía, al mismo tiempo la tarea de dirigir a los Jóvenes Guardias Marinas que conformaron la Academia del 4 de agosto de 1818,

O’Higgins, que contemplaba el zarpe desde lo alto del puerto, comentó:

“Tres barquichuelos dieron a los Reyes de España la posesión del Nuevo Mundo, estas cuatro tablas van a quitárselo”.

El regreso de la Escuadra de Blanco Encalada con la fragata “Reina María Isabel” y seis transportes con sus tropas embarcadas, capturados el 28 de octubre en la bahía de Concepción y en la isla Santa María en el transcurso de las dos semanas siguientes, demostró que existía un Poder Naval en Sudamérica que controlaba sus aguas.

LORD THOMAS ALEXANDER COCHRANE

El año 1818, llegó a Chile un marino cuyas acciones navales quedaron escritas en las historias marítimas de Chile, Perú, Brasil y Grecia. Las inscripciones de su tumba existente en la abadía de Westminster, en Londres, señalan la admiración que en países cuya independencia contribuyó a afianzar, generó el audaz, valiente, genial y simpático Oficial de Marina inglés de los tiempos napoleónicos, hombre de mar al que se considera forjador de las primeras gloriosas tradiciones de la Marina de Guerra Chilena.

Contratado por el general O’Higgins, el marino cuya tumba cada 21 de mayo recibe la visita de una delegación chilena que rinde homenaje a su memoria en el mismo sitio donde es coronado el Soberano Británico, desplegó su insignia el 25 de diciembre de 1818 a bordo de la fragata “O’Higgins”, ex “Reina María Isabel”, capturada en el “primer ensayo naval de Chile”.

La jefatura de la Escuadra fue entregada por el Almirante Blanco Encalada, conforme a la orden recibida del gobierno de Santiago, quien no presentó objeción alguna, pues captó claramente la calidad profesional del Lord inglés, y estimó que la flamante fuerza naval quedaría en mejores manos que las suyas.

La intención de quien se dice, que al quererse postergar el zarpe de sus buques aduciendo falta de pertrechos, replicó que el concepto “imposible” no existía en el diccionario de la Marina de Chile, fue apoderarse de Callao, pero como la inexpugnable fortaleza no permitía su toma, pensó en capturar Valdivia, lugar donde los fuertes Corral, Niebla, Amargos, Piojo, Inglés, San Carlos, Chorocamayo, Carbonero y Mancera, conformaban una sólida defensa con 128 cañones y 700 hombres.

Llegado al área el 2 de febrero de 1820, el día 3 Cochrane capturó los fuertes del lado sur de la bahía de Corral y en la madrugada siguiente, los del lado

norte, cayendo Valdivia en sus manos el 4, día que el Lord británico, secundado por chilenos que lo seguían con fe ciega, comenzó a cubrirse de gloria.

LA EXPEDICIÓN LIBERTADORA

La ambición de Chile era vencer a España en el corazón del virreinato, es decir en Callao, destino hacia el cual zarpó de Valparaíso el 20 de agosto de 1820, una escuadra integrada por ocho buques, cuyo tonelaje fluctuaba entre 220 y 1300 toneladas, contando con 247 cañones y 1.798 tripulantes.

Sus jefes eran extranjeros, tal como lo indican los apellidos Wilkinson, Crosbie, Guise, Forster, Casey, Spry, Carter y Prunier, quienes comandaron el navío “San Martín”, las fragatas “O’Higgins” y “Lautaro”, la corbeta “Chacabuco”, la goleta “Moctezuma” y los bergantines “Galvarino”, “Araucano” y “Pueyrredón”.

En Callao, la pericia, talento y audacia fueron una vez más los factores de triunfo que, la noche del 05 de noviembre, permitieron abordar y capturar la fragata “Esmeralda”, aquella escapada a Turner años antes. Previo a esta acción, Cochrane pronunció una breve y enardecedora arenga:

“El momento de gloria se acerca y espero que los chilenos se batirán como tienen por costumbre, y que los ingleses obrarán como siempre lo han hecho en su país y fuera de él”.

En media hora el buque fue capturado, siendo Cochrane el primero en abordarlo, pese a caer desde lo alto sobre un bote, tras lo cual regresó a la cubierta hispana instando a su gente a no dejar la fragata.

A comienzos de 1823, ese hombre dotado de especiales cualidades de liderazgo decidió emigrar a otros países, donde se le entendiese mejor; para entonces ya había dejado una semilla indestructible: el espíritu combativo de la Armada chilena.

NUEVAS CAMPAÑAS NAVALES

Reasumido el Mando en Jefe por el Almirante Blanco Encalada, correspondió a éste conducir las operaciones navales en 1837, durante la primera campaña restauradora, llevada a cabo por Chile contra las fuerzas de la Confederación Peruano -Boliviana, expedición a la que el tratado de Paucarpata puso transitorio punto final.

Regresadas nuevamente nuestras naves al Perú, al mando del Capitán de Fragata Roberto Simpson, y

más tarde a las órdenes del Capitán de Navío Carlos García del Postigo, el último de los nombrados tuvo como tarea en 1838 la de transportar las tropas del General Manuel Bulnes. La segunda campaña de las que Diego Portales pensó era necesario realizar para eliminar el peligro confederado, culminó en el mar el 12 de febrero de 1839, con la batalla de Casma, ocasión en que las naves chilenas derrotaron a las peruanas que mandaba Blanchet, un corsario francés, y en tierra, con el triunfo obtenido por los soldados del General Bulnes el 20 de enero de 1839 en la batalla de Yungay.

Con la paz vino el desarme, y con el desarme la venta de buques, quedando Chile sin capacidad de disuasión; sin embargo, quedó el espíritu naval y marino impregnado en el alma nacional, siendo así como en 1858 ingresaría a la Escuela Naval el “Curso de los Héroes”.

LA GUERRA CONTRA ESPAÑA

Circunstancias que quizá hasta hoy día resultan ser incomprensibles, condujeron a que una escuadra europea, en 1866, bombardeara costas americanas, como ocurrió con Valparaíso, hecho que culminó la situación bélica comenzada en 1865, cuando una escuadra española bloqueó el puerto el 17 de septiembre. La causa inmediata de esta nueva guerra fue el espíritu americanista, que surgió ante un problema originado en territorio peruano por una escuadra hispana.

En el conflicto generado por la ocupación de las islas Chincha del Perú, le correspondió cubrirse de fama al Capitán de Fragata Juan Williams Rebolledo, hijo del marino que, en septiembre de 1843, en nombre de Chile, tomó posesión del Estrecho de Magallanes.

En Papudo y bajo el mando de Williams el 26 de noviembre de 1865, la corbeta chilena “Esmeralda” capturó a la goleta “Virgen de la Covadonga”, nave que cambió su nombre a “Covadonga”, produciéndose dos meses después el combate de Abtao en que buques chilenos y peruanos se batieron contra naves hispanas. Para Chile la guerra terminó el 31 de marzo con el bombardeo de su primer puerto comercial y la pérdida de la totalidad de su Marina Mercante, consecuencia de no contar nuestro país con una flota moderna para proteger sus intereses.

LA GUERRA DEL PACÍFICO

Repotenciada nuestra Escuadra, durante la década del 70, con los blindados “Almirante

Blanco Encalada” y “Almirante Cochrane”, que se sumaron a las corbetas “O’Higgins”, “Chacabuco” y “Esmeralda”, además de la goleta “Covadonga”, naves medianamente operativas, el 5 de abril de 1879, y después de haber ocupado por las armas el puerto de Antofagasta y bloqueado Iquique, Chile declaró la guerra a Perú y Bolivia.

El primer combate de la guerra ocurrió en Chipana, lugar donde el 12 de abril, con la “Magallanes” Juan José Latorre enfrentó a la “Unión” y a la “Pilcomayo”, resolviendo no aprovechar la ventaja de una avería producida por un impacto en la “Unión” gracias a la buena puntería de los artilleros chilenos, por la responsabilidad de tener que cumplir la misión de entregar un mensaje del Presidente Aníbal Pinto al Comandante en Jefe de la Escuadra.

No siendo necesario describir la hazaña de la “Esmeralda” y la “Covadonga” frente al “Huáscar” e “Independencia”, puesto que todo chileno sabe los detalles históricos del encuentro precedido por el grito: “Humos al norte”, y la consulta de Prat a Condell que fue respondido por el vibrante “All Right” del alegre Comandante de la “Covadonga”, valga recordar, sin embargo, la arenga inmortal de Prat:

“¡ Muchachos, la contienda es desigual !. Nunca se ha arriado nuestra bandera ante el enemigo y espero que no sea ésta la ocasión de hacerlo. Mientras yo viva, esa bandera flameará en su lugar, y si yo muero, mis oficiales sabrán cumplir con su deber.”

La contienda fue desigual y la bandera no se arrió.... El héroe dio el ejemplo de su gloriosa muerte y todos cumplieron con su deber.

Tras el salto dado sobre el “Huáscar”, abordaje que Grau reconoció oficialmente en el parte a su gobierno y después de que el mando pasara a manos de Uribe, Segundo Comandante, a las 12.10 horas la “Esmeralda” se hundió, casi en el mismo instante en que la “Covadonga” lograba hacer encallar a la “Independencia” en los bajos de Punta Gruesa.

El 21 de mayo de 1879 quedó destruido la mitad del poderío naval peruano, ganando Chile un héroe y un vencedor: Prat y Condell.

Después de la noche del 9 de julio en que Latorre, al mando de la “Magallanes”, logró combatir y hacer huir al “Huáscar” de la bahía de Iquique, el bitácora naval de Chile registra los acontecimientos del 8 de octubre, en que el “Huáscar” se enfrentó con el

blindado “Almirante Cochrane”, mando asignado en agosto al mismo integrante del “Curso de los Héroes”.

Señala la historia que tal victoria se debió a la concepción estratégica del ministro Sotomayor, a la acertada maniobra de interceptación y conducción del Comodoro Galvarino Riveros, que en una hora y media de combate se logró la captura del monitor enemigo.

La captura del “Huáscar” y su posterior traslado a Valparaíso, tuvo como consecuencia el fin del poder naval adversario, permitiendo acciones como la captura de la “Pilcomayo”, el bloqueo de Arica y de Callao y el transporte de las tropas chilenas al país del norte, hechos en que destaca la participación del Regimiento de Artillería de Marina, la que constituyó una eficaz y feliz complementación de la epopeya protagonizada en mar y en tierra por las fuerzas que, entre 1879 y 1884, conformaron la Marina de Guerra chilena, marinos y artilleros de marina que cubrían las guarniciones.

El país comprendió que algo grande había surgido en el alma nacional, y que el grito de “Vivir con Honor o morir con Gloria”, lanzado por O’Higgins en El Roble, había quedado plasmado en el espíritu de la orden que Arturo Prat dio en el combate naval de Iquique al indicar a “cada uno cumplir con su deber”, disposición que en la Marina de Chile quedó impresa cual sagrada consigna.

LA GUERRA CIVIL DE 1891

El último año de gobierno del Presidente José Manuel Balmaceda, un gravísimo conflicto de autoridades, generado entre los Poderes Ejecutivo y el Legislativo, trajo consigo que el primero se viera obligado a disponer la vigencia del Presupuesto Fiscal del año anterior, colocándose con esto al margen de la Constitución.

Resuelto el Congreso a deponer al mandatario el 1 de enero de 1891, la mayor parte de la Armada decidió obedecer a sus autoridades, presidentes del Senado y de Diputados, en tanto que gran parte del Ejército optó por cerrar filas en torno al Presidente.

Desde el punto de vista de la guerra naval, hubo aspectos notables en el conflicto, siendo uno de ellos el que por primera vez en el mundo, un torpedo hundiera a un buque de guerra, hecho protagonizado en el puerto de Caldera por los cazatorpederos “Almirante Condell” y “Almirante Lynch” que, al amanecer del 23 de abril, comandados por los capitanes Carlos Moraga y Alberto Fuentes,

ingresaron audazmente a la rada, atacando a la escuadra congresista que se encontraba fondeada y mediante la acción de torpedos hundieran al blindado “Almirante Blanco Encalada”.

Finalmente, en las batallas terrestres de Concón y de Placilla, acaecidas los días 21 y 28 de agosto, las tropas del Ejército Constitucional derrotaron a las del Ejército Presidencial, éxitos logrados gracias a que las fuerzas congresistas dispusieron del control del mar.

CONSOLIDACIÓN DEL PODER NAVAL

Con la experiencia obtenida en las guerras del siglo XIX, la nación comprendió que para salvaguardar su existencia y soberanía, debía terminar con el uso de desmovilizar a la Armada, tan pronto se lograra neutralizar las amenazas enemigas.

A las mejoras introducidas por los presidentes Santa María y Balmaceda para renovar el exhausto material usado en la Guerra del Pacífico, la del último mandatario cumplida parcialmente o interferida por razones de la guerra civil, sucedieron las emprendidas por Jorge Montt y los posteriores presidentes que hicieron crecer la flota para enfrentar un nuevo siglo.

Finalizada la Primera Guerra Mundial, el Gobierno chileno adquirió el acorazado “Almirante Latorre” y tres cazatorpederos en Inglaterra. En Alemania se compraron cuatro escampavías que atendieron a la señalización marítima, y en Talcahuano fue inaugurado un dique de mayores dimensiones.

Al promediar el siglo, Chile se esfuerza por mantener un Poder Naval consecuente con la condición esencialmente marítima del país, suficiente para desalentar cualquier empresa bélica ofensiva contra la soberanía nacional. En esta época son recibidos cruceros, destructores y submarinos, entregados mediante contrato de compra firmado con Estados Unidos, siendo incorporado a la Marina el Buque Escuela “Esmeralda”, nave construida en España a bordo de la cual guardiamarinas y grumetes en 1955 comienzan a realizar sus cruceros de instrucción oceánicos.

Razones de orden político que hacia mediados de 1973 fueron calificadas como de “Grave quebrantamiento del orden constitucional y legal de la República”, en medio de las cuales, el 11 de septiembre, asumió el mando de la Institución el Almirante José Toribio Merino Castro, quien después de ocupar el cargo en el que le cupo una destacada actuación, entregó la Comandancia en Jefe al almirante Jorge Martínez Busch.

Entre los años 70 y 80, los Intereses Marítimos de Chile estuvieron protegidos por una fuerza operativa que conformaron unidades de superficie, submarinas y anfibas adquiridas en Inglaterra y Alemania, también en España e Israel, con las que nuestro país enfrentó con eficacia situaciones de crisis internacional generadas en los extremos norte y sur del territorio. Entre ellas destaca la ocurrida al andar del año 1978.

LA CRISIS DE 1978

El 29 de abril de 1977, en Londres, la Corte Arbitral que presidía Su Majestad Británica, comunicó a los gobiernos de Chile y Argentina que las islas Picton, Lennox y Nueva, conjuntamente con los islotes y rocas adyacentes a ellas, pertenecían a Chile.

Habiendo sido más bien formal la intervención inglesa, tendiente a solucionar el conflicto limítrofe surgido al andar del siglo XX, la decisión unánime de una corte compuesta por un jurista sueco, un inglés, un norteamericano, un francés y un nigeriano, elegidos con acuerdo de las partes, quienes trabajaron más de seis años en busca de consenso, fue aprobada por la Corona Inglesa y pasó a tener carácter de Laudo Arbitral, que el Tratado de 1902 calificaba de “definitivo” e “inapelable”.

Ante la decisión adoptada por el gobierno argentino el 7 de enero de 1978 de rechazar el fallo y declararlo “insanablemente nulo”, se generó en ambos países un ambiente bélico que llevó a la Armada chilena a cubrir en junio con fuerzas de Infantería de Marina todas las islas en disputa, con la consigna de “Defender el Territorio”.

Mientras allende los Andes, unidades del Ejército argentino, situadas a poca distancia de pasos fronterizos en las regiones de Mendoza, San Juan, La Rioja, Catamarca, Salta y Jujuy, así como San Carlos de Bariloche, se preparaban para cruzar la cordillera, el Alto Mando chileno reforzó sus dotaciones desde Concepción al sur.

En el mes de diciembre, la Inteligencia Militar estimó que Argentina resolvería lanzar una invasión masiva sobre la zona austral y ataques de gran magnitud sobre, a lo menos, tres puntos distintos del territorio nacional. Mientras esto ocurría, en los buques de nuestra Escuadra, que navegaba en demanda de la Flota de Mar argentina, y en las posiciones defensivas repartidas a lo largo y ancho de la región magallánica insular, el recuerdo de Prat y su compromiso con la Patria fueron motivación principal de las tensas jornadas.

Encontrándose una de las escuadras en el área Beagle Nassau y la otra navegando hacia el sur, una afortunada situación de mal tiempo y la oportuna intervención del Sumo Pontífice, que aceptaron ambas partes, hicieron posible encontrar el camino hacia la paz.

PROTAGONISTAS DE LA HISTORIA NAVAL

A través del tiempo, desde que en 1818 fuera creada la Academia de Jóvenes Guardias Marinas, la Escuela Naval de Chile ha visto crecer sus dotaciones y aumentar sus posibilidades materiales, lo que le ha permitido proveer al país de marinos entrenados para el arte de la guerra y para las labores de la paz. En su tarea, los héroes del pasado han guiado los pasos de sus cadetes navales.



Thomas Alexander Cochrane, marino de origen británico y primer Vicealmirante nombrado por el Gobierno de Chile. Entre 1819 y 1822 comandó la Escuadra organizada por el Director Supremo Bernardo O'Higgins, realizando victoriosas campañas en el litoral sudamericano, en las que logró hazañas como la conquista de Corral y Valdivia, realizada en febrero de 1820, y la captura de la fragata española "Esmeralda" en Callao, que pasó a denominarse "Valdivia", en recuerdo de la conquista de Cochrane.



Manuel Blanco Encalada, Vicealmirante de firme talento y acertadas disposiciones administrativas, que organizó la Primera Escuadra Nacional y la Academia de Jóvenes Guardias Marinas, logrando el primer éxito de la fuerza naval chilena al capturar la fragata "Reina María Isabel", el 28 de octubre de 1818 en la bahía de Talcahuano. Fue Intendente de Valparaíso y Embajador de Chile en Francia.



Juan Williams Rebolledo, Vicealmirante que se preocupó por inculcar en sus subordinados el cumplimiento del deber y la disciplina. En la guerra contra España, capturó la goleta "Virgen de la Covadonga" en Papudo, y en la Guerra del Pacífico

comandó la Escuadra de Operaciones, a comienzos de la campaña marítima, entre abril y agosto de 1879.



Arturo Prat Chacón, Capitán de Fragata, Comandante de la corbeta "Esmeralda", que el 21 de mayo de 1879 enfrentó al blindado "Huáscar" con valentía y gran decisión, transformando la causa de la guerra en un sentimiento de fervor nacional. Jefe de hogar, maestro y abogado dotado de grandeza de alma, es líder señero de todas las generaciones de marinos de Chile.



Carlos Condell De la Haza, Contraalmirante de gran inteligencia y vivacidad que, el 21 de mayo de 1879, comandó la goleta "Covadonga", logrando derrotar al blindado "Independencia" en la acción de Punta Gruesa, tras hacerlo encallar en los roqueríos de la costa.



Jorge Montt Álvarez, Vicealmirante y cadete de menor edad del "Curso de los Héroes", hombre que llegó a la Presidencia de la República en 1891, de la que se retiró sin otro bien que su conciencia en paz, para dedicarse a ejercer el cargo de Director General de la Armada entre 1897 y 1913. Dejó su estampa de servidor del derecho y de la justicia.



Patricio Lynch Zaldívar, Vicealmirante que destacó en la Guerra del Pacífico por sus méritos de organizador de los territorios ocupados, Iquique primero y más tarde, Lima. Ocupó el grado de General del Ejército y forjó la leyenda del "Príncipe Rojo", durante la época que fue Jefe de la Administración chilena de Perú.

Juan José Latorre, Vicealmirante de notable sentido táctico y Ministro de Relaciones Exteriores en horas difíciles para la Nación,



cuyo nombre está ligado a la batalla de Angamos del 8 de octubre de 1879. En ella, al mando del blindado “Almirante Cochrane” y actuando en forma coordinada con el “Almirante Blanco Encalada”, logró la captura del “Huáscar” que entregó a Chile el control del mar.



Luis Gómez Carreño, Vicealmirante que luego de destacar como Jefe de Plaza en Valparaíso, a raíz del terremoto de 1906, tuvo importantes desafíos en la Armada, tales como traer a Chile la primera flotilla de submarinos clase Holland, desde Estados Unidos en 1918, y el acorazado

“Almirante Latorre” desde Inglaterra en 1921. Integró la Junta Militar de Gobierno de septiembre de 1924.



Juan de Dios Aldea Fonseca, Sargento Segundo de Artillería de Marina, integrante de la guarnición de la “Esmeralda”, que el 21 de mayo de 1879 saltó al abordaje del monitor “Huáscar”, acompañando lealmente a su Comandante.

Pedro Angulo Novoa, Capitán de Fragata que mientras era conducido prisionero a las Filipinas, en 1825, capturó al “Aguiles”, trayéndolo a Valparaíso para entregarlo al gobierno de Chile.



José Francisco Brito Prieto, Cabo Primero que destacó por un sinnúmero de hechos que adornaron su vida de hombre de mar. Tomó parte en los combates de Chipana y en el desembarco de Pisagua, habiéndosele dado su nombre a varias unidades navales.

José Anacleto Goñi, Vicealmirante que sirvió a la Patria durante 52 años, en los que destacó por sus condiciones profesionales y firme carácter. Vigiló la construcción en Inglaterra de los blindados “Almirante Cochrane” y “Almirante Blanco Encalada” y, entre

los años 1867 y 1880, fue Comandante General de Marina en tres ocasiones.

Francisco Hudson Cárdenas, Capitán de Corbeta nacido en Chiloé y destacado hidrógrafo que desapareció en el cabo de Hornos con su buque, el bergantín “Pizarro”, en los primeros meses de 1859 mientras regresaba a Punta Arenas.

Miguel Isaza Flores, joven que se incorporó a la Armada en 1879 e inmoló su vida por la Patria en el desembarco de Pisagua, el 2 de noviembre de 1879, mientras comandaba una embarcación de la corbeta “O’Higgins” que trasladaba soldados a la playa.

Roberto Maldonado Coloma, Capitán de Navío nacido en Ancud, a quien se considera el segundo hidrógrafo más importante de la Marina Chilena, después de Francisco Vidal Gormaz. Entre los 35 y 50 años de edad realizó doce campañas hidrográficas, hasta que en 1912 se desembarcó definitivamente desde la escampavía “Águila”.

Vicente Merino Jarpa, Capitán de Navío de sobresaliente desempeño profesional, tanto durante la Guerra del Pacífico como durante la Revolución de 1891, en donde debió defender la aduana de Iquique contra un ataque de fuerzas enemigas superiores. Integrante de la dotación del “Almirante Cochrane” en la batalla de Angamos del 8 de octubre de 1879 y Comandante de diversos transportes durante la campaña de 1891.

Constantino Micalvi Escarlete, Contramaestre de la “Esmeralda” el 21 de mayo de 1879 en Iquique, que después de quedar en libertad, se embarcó en la “Covadonga”, muriendo en la explosión, ocurrida a la goleta, el 13 de septiembre de 1880 en Chancay.

Carlos Moraga Suzarte, Capitán de Navío que, en la guerra civil de 1891, tomó la causa del Presidente José Manuel Balmaceda, siendo Jefe de la flotilla de cazatorpederos que el 23 de abril hundió al blindado “Almirante Blanco Encalada” en Caldera.

Juan Antonio Morel Zegers, Aspirante que prestó servicios durante un año y cuatro meses en la Armada, muriendo en una acción de guerra entre torpederas chilenas y peruanas en El Callao, el 6 de diciembre de 1880.

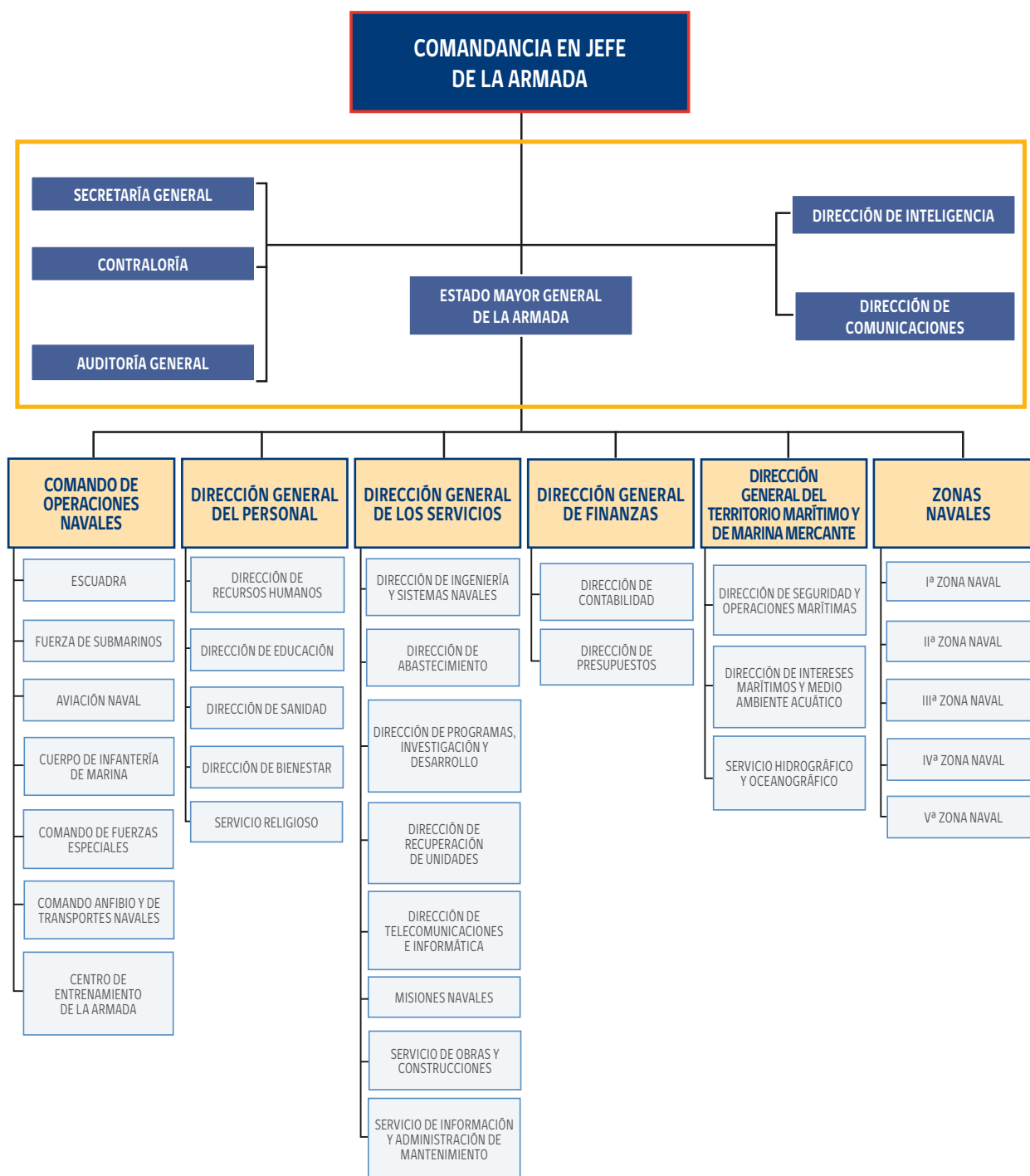
Luis Pardo Villalón, Piloto Primero comandante de la escampavía “Yelcho”, que el 30 de agosto de 1916, rescató a los naufragos del HMS “Endurance”, desde los hielos antárticos de la isla Elefantes.

“VENCER O MORIR”



Hundimiento de la corbeta “Esmeralda”, 21 de mayo de 1879.

ORGANIGRAMA DE LA ARMADA DE CHILE



Capítulo Dos

*“Todo lo posee quien domina el mar”,
Cicerón*

LA ARMADA DE CHILE



INTRODUCCIÓN

La Armada de Chile tiene una larga, honrosa y activa trayectoria. Nació con la Patria, producto de la necesidad imperiosa de cooperar en la emancipación política y posterior protección de la “tierra de los padres” transformada en República, tal cual la organizaron nuestros primeros gobernantes, directores supremos O’Higgins y Freire, luego los presidentes Manuel Blanco Encalada, Francisco Antonio Pinto, José Joaquín Prieto y Manuel Bulnes, gobernante que se preocupó por afianzar su frontera austral.

El hombre de mar es instruido en el cultivo de los valores patrios, enseña a sus hijos las costumbres, la historia, las leyendas y las tradiciones nacionales, les da a conocer los orígenes de la raza formada a través de los siglos hispano-indianos y republicanos, a escuchar el Himno Nacional con atención, a conocer el folklore y las leyendas propias de cada región del extenso territorio nacional y a comprender el significado de nuestros símbolos patrios, además del himno que aprendemos desde pequeños, la bandera y el escudo, cuyo lema habla de la Razón o la Fuerza. Conceptos que encuentran su origen en el establecido por el general José Miguel Carrera en la Patria Vieja: “Por el Consejo o por la Fuerza”.

En casi dos siglos de existencia, la contribución que la Marina de Guerra ha hecho a la República de Chile, se caracteriza por su efectiva actuación en los conflictos que el país ha enfrentado, su papel en la consolidación territorial y su participación en el desarrollo cultural, científico y tecnológico nacional.

Quienes integran la institución naval chilena son herederos de un legado que deben proteger e incrementar, para hacer realidad aquello que Prat soñó y fraguó en el momento que entregó su vida en aras de la defensa de la honra de la bandera patria, confiada a su custodia en el puerto de Iquique.

LA ARMADA Y LA DEFENSA NACIONAL

Las Fuerzas Armadas, dependientes del Ministerio encargado de la Defensa Nacional, están integradas sólo por el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea de Chile. Estos cuerpos armados existen para la defensa de la Patria, son esenciales para la seguridad nacional y garantizan el orden institucional de la república. En su calidad de cuerpos armados, son esencialmente obedientes, no deliberantes, profesionales y disciplinados, y constituyen el soporte del poder defensivo de Chile.

Las guerras en el pasado eran asuntos que interesaban principalmente a los gobernantes y a sus ejércitos. En la actualidad, no son tan sólo situaciones que se producen entre fuerzas militares de diferentes naciones. Un conflicto moderno envuelve a todos los habitantes de un país, siendo por ello que la planificación nacional estará orientada hacia cuatro áreas de acción o campos en que se divide la actividad ciudadana:

Campo Interno

Se relaciona con la necesidad de mantener la cohesión del país, la moral, la estabilidad, la seguridad interna y la organización del país mientras dure el conflicto.

Campo Económico

Su función se orienta a solventar los gastos financieros causados por la guerra, crear y administrar los recursos para el necesario sostenimiento del esfuerzo bélico.

Campo Diplomático

Se relaciona con las conversaciones y arreglos necesarios para que el país tenga una posición favorable en el ámbito del resto de las naciones y ante los organismos internacionales.

Campo Bélico

Su función apunta a efectuar las operaciones necesarias con cada una de las instituciones armadas que componen la nación, ya sea en mar, tierra o aire.

Se hace evidente, según lo expuesto, que todos los hombres y mujeres de un país, se encuentren comprometidos en cualquiera de los frentes mencionados, aportando con esfuerzo, ya sea en el frente de batalla o en una simple actividad manual, al logro del objetivo final.

MISIÓN DE LA ARMADA

Como componente militar del poder defensivo de Chile, por consiguiente, responsable de brindar protección a la población, al territorio y a los bienes, y asegurar el normal desenvolvimiento de las actividades que se desarrollan dentro de las fronteras nacionales, la Armada tiene como misión participar permanentemente en la exterior y defensa militar del país, en resguardo de su soberanía e integridad territorial. Para cumplir su misión, la Armada realiza acciones en tiempo de paz y en tiempo de guerra.

EN TIEMPO DE PAZ

Contribuir al desarrollo del Poderío Marítimo de Chile, brindando seguridad a la navegación, fomentando las actividades marítimas y el desarrollo portuario, manteniendo la cartografía y la señalización marítima y efectuando inspecciones y vigilancia que otorguen seguridad a la vida humana en el mar.

Vigilar el territorio marítimo nacional, compuesto por las Aguas Interiores, Mar Territorial, Zona Económica Exclusiva y Mar Presencial, resguardando la seguridad y los intereses nacionales, así como la integridad del medio ambiente acuático.

Apoyar el desarrollo nacional, comunicando por mar zonas aisladas y asistiendo a quienes habitan en ellas.

Cumplir tareas de vigilancia, búsqueda, rescate y seguridad marítima en la Zona Marítima de responsabilidad nacional, conforme a los instrumentos internacionales que regulan esta materia.

EN TIEMPO DE GUERRA

Desarrollar operaciones destinadas a permitir que Chile pueda, en todo momento, hacer libre uso del mar como vía de comunicaciones, para sostener el esfuerzo de la guerra y salvaguardar el comercio internacional. Simultáneamente, negar este privilegio al adversario, de manera de robustecer el esfuerzo bélico de la nación, mientras se debilita el equivalente del enemigo, en beneficio de un desenlace victorioso para las armas del país.

Contribuir a proyectar el poder militar de la nación sobre el territorio adversario, impidiendo la proyección del poder militar de éste desde el mar.

Apoyar el esfuerzo bélico de otras ramas de las Fuerzas Armadas.

FACTORES CONDICIONANTES

La defensa del territorio nacional, desde una perspectiva marítima, está condicionada por algunos factores que determinan el accionar de los medios navales, favoreciendo o restringiendo su empleo.

Entre las principales variables condicionantes se encuentran las siguientes:

- Lo angosto del territorio nacional y la poca flexibilidad de las vías de comunicaciones

terrestres y aéreas, factor que obliga a que el transporte operativo de las fuerzas militares y sus correspondientes apoyos administrativos y logísticos, se realice a través de las líneas de comunicaciones marítimas.

- b. La importancia estratégica que tienen los pasos bioceánicos en la zona austral, constituye un desafío que debe ser considerado en la evolución de toda situación que afecte a la Seguridad Nacional, ya que condiciona el despliegue estratégico de las fuerzas navales.
- c. La amplia extensión de los espacios marítimos, obliga a realizar un gran esfuerzo para resguardar la soberanía y prestar apoyo a la vida humana en el mar, así como el control de paso de buques que eventualmente transporten materias tóxicas, dañinas, tanto para la salud humana como para el medio ambiente.
- d. Asegurar las líneas de comunicaciones marítimas, tanto de cabotaje como de ultramar, constituye un imperativo estratégico ante la eventual ocurrencia de una situación de crisis o de conflicto, ya que si ellas son interrumpidas, el país tendría problemas de subsistencia en un plazo relativamente corto, y el apoyo a las zonas extremas del país correría serio riesgo.

Lo anterior, impone proteger nuestra soberanía contra la amenaza militar proveniente desde el mar y la necesidad de brindar protección a las líneas de comunicaciones marítimas, comerciales y militares, alertando además sobre el efectivo resguardo de nuestra Zona Económica Exclusiva o la evolución del derecho internacional marítimo. Es por ello imperativo que la Defensa Nacional ejerza su influencia y actividad desde el tiempo de paz en el territorio marítimo de interés nacional.

ORGANIZACIÓN GENERAL

En concordancia con su misión, y en el contexto de una búsqueda tendiente a obtener mayor efectividad en su gestión, la Armada ha adoptado la siguiente estructura organizacional:

Comandancia en Jefe de la Armada

Secretaría General de la Armada.

Organismos de Alto Nivel

- 1. Estado Mayor General de la Armada.
- 2. Dirección General del Personal de la Armada.

- 3. Dirección General de los Servicios de la Armada.
- 4. Dirección General de Finanzas de la Armada.
- 5. Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- 6. Comando de Operaciones Navales.

Organismos Técnicos

- 1. Contraloría de la Armada.
- 2. Auditoría General de la Armada.
- 3. Dirección de Inteligencia de la Armada.
- 4. Dirección de Telecomunicaciones e Informática.
- 5. Dirección de Comunicaciones y RR.PP.
- 6. Dirección de Educación de la Armada.
- 7. Dirección de Bienestar Social de la Armada.
- 8. Dirección de Sanidad de la Armada.
- 9. Dirección de Recursos Humanos de la Armada.
- 10. Servicio Religioso de la Armada.
- 11. Dirección de Ingeniería de Sistemas Navales.
- 12. Dirección de Programas Investigación y Desarrollo.
- 13. Dirección de Abastecimiento de la Armada.
- 14. Dirección de Recuperación de Unidades.
- 15. Misiones Navales EE.UU. y Gran Bretaña.
- 16. Servicio de Obras y Construcciones de la Armada.
- 17. Servicio de Información y Administración del Mantenimiento.
- 18. Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático.
- 19. Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas.
- 20. Dirección de Presupuesto de la Armada.
- 21. Dirección de Contabilidad de la Armada.
- 22. Servicio Meteorológico de la Armada.

Fuerzas y Medios Operativos

- 1. Fuerzas o Grupos de Tarea conformados para el cumplimiento de una tarea.
- 2. Zonas Navales.

Organismos de Carácter Especial

- 1. Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.
- 2. Astilleros y Maestranzas de la Armada.

COMPOSICIÓN Y FUNCIONES

COMANDANCIA EN JEFE DE LA ARMADA



La Comandancia en Jefe de la Armada, es el organismo conductor superior de la Institución.

El cargo de Comandante en Jefe lo ejerce un Oficial General Ejecutivo, designado por el Presidente de la República, quien al asumir lo hace con el grado de Almirante, operando para desarrollar la dirección y administración superior institucional con un conjunto de organismos directivos, compuestos por los oficiales que ejercen el Alto Mando. El Comandante en Jefe constituye su órgano de mando con un Estado Mayor General y el apoyo y asesoría de una Secretaría General, una Contraloría, una Auditoría General y un conjunto de sistemas de control de gestión.

Secretaría General de la Armada



La Secretaría General de la Armada, es el organismo que atiende la gestión administrativa del Mando Superior de la Institución, teniendo la responsabilidad de asistir al Comandante en Jefe en todo aquello que no corresponda a los organismos directivos, tarea que desarrollan en las diferentes áreas de gestión, los Directores Generales.

Para el cumplimiento de sus funciones, el Secretario General cuenta con la Dirección de Comunicaciones de la Armada, organismo que se encarga de difundir a través de los medios de comunicación pública, prensa, radio y televisión, las informaciones emanadas del Mando Superior de la Institución.

Contraloría de la Armada



La Contraloría de la Armada, es el organismo que, por delegación del Comandante en Jefe, vela por el correcto ingreso e inversión de los caudales públicos que el Estado asigna a la Institución, o que las leyes entregan a sus servicios dependientes. Para tal objeto fiscaliza, con libertad de acción, la administración de los bienes y recursos de que dispone la Armada.

Auditoría General de la Armada



La Auditoría General de la Armada, como jefatura de servicio jurídico de la Institución asesora al Comandante en Jefe en todo aquello de carácter jurídico, emitiendo opinión o dictamen.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA



El Estado Mayor General de la Armada, es el organismo asesor y de trabajo del Comandante en Jefe en todos los aspectos relativos a la planificación, conducción y dirección superior institucional, desempeñando las funciones de planificación superior y coordinación con los demás organismos

directivos de alto nivel y el Alto Mando en general. Está a cargo de un Oficial General Ejecutivo.

Dirección de Inteligencia de la Armada



La Dirección de Inteligencia de la Armada, es el organismo encargado de obtener la información de inteligencia referida a los potenciales adversarios, que los organismos navales necesitan para realizar un adecuado empleo de sus medios.

Dirección de Telecomunicaciones e Informática



La Dirección de Telecomunicaciones e Informática de la Armada administra los sistemas de telecomunicaciones e informáticos de la Institución, con el fin de proveer enlaces seguros que permitan ejercer el mando, la dirección y la administración de la Armada.

Dirección General del Personal



La Dirección General del Personal, a cargo de un Oficial General Ejecutivo, se encarga de la administración superior de los recursos humanos de la Armada. Constituye el más alto escalón institucional en cuanto a la logística del personal, correspondiéndole la selección, incorporación,

instrucción, promoción y retiro de dicho personal. Para esto, cuenta con un conjunto de organismos que velan por los ámbitos educacional, médico, de bienestar social y asistencia religiosa.

Dirección de Educación de la Armada



La Dirección de Educación de la Armada, planifica y orienta la instrucción y educación del personal en lo formativo, profesional, moral y físico. Tiene tuición sobre todos los establecimientos educacionales de la Institución.

Dirección de Bienestar Social de la Armada

La Dirección de Bienestar Social de la Armada, ejecuta todo lo relacionado con bienestar del personal y sus familiares, planificando, organizando, dirigiendo y controlando todo lo relacionado con proporcionar ayuda material, moral y de asesorías de índole social. Opera mediante sus Departamentos y Delegaciones de Bienestar Social a lo largo del país.

Dirección de Sanidad de la Armada



La Dirección de Sanidad de la Armada, administra los recursos humanos, materiales y de información especializados del servicio de sanidad, velando por

la buena condición física y mental de los miembros de la Institución. Da servicio a familiares, personal en retiro y de otras instituciones de la Defensa Nacional y de Orden.

Dirección de Recursos Humanos de la Armada

Dependiendo del Subdirector General del Personal de la Institución, colabora con el Director General en la administración de la totalidad de la dotación que integran Oficiales y Gente de Mar de la Armada, mediante la planificación de las destinaciones, altas, bajas y comisiones que cumplen los integrantes de la Institución en el desempeño de sus funciones.

Servicio Religioso de la Armada



El Servicio Religioso tiene por función proporcionar la asistencia religiosa y moral al personal y sus familiares, promoviendo la vida moral y espiritual a la luz de los conceptos cristianos de Dios, Patria y Familia. En lo eclesiástico, depende del Obispo General Castrense y es responsable por el buen funcionamiento de las Capillas Navales.

Dirección General de los Servicios



La Dirección General de los Servicios de la Armada, está a cargo de un Oficial General Ejecutivo, es el organismo encargado de la administración superior de los recursos materiales y tecnológicos de la Armada.

Como tal, constituye el más alto escalón institucional en cuanto a la logística del material, correspondiéndole ocuparse de las funciones de creación y de sostenimiento de los medios con que la Armada opera, y de las normas que deben aplicarse para que su empleo sea eficiente y seguro, tanto para las personas como para el medio ambiente.

Para cumplir con su cometido, tiene bajo su dependencia a una variedad de organismos técnicos y logísticos especializados que abarcan los ámbitos de normativa, investigación y desarrollo, adquisiciones, administración de proyectos y administración del mantenimiento del material.

Dirección de Ingeniería de Sistemas Navales



Ejercer la Autoridad Técnica Superior sobre el material de los sistemas de ingeniería naval, sistemas de armas, sistemas de mando y control, los equipos mecánicos y electrónicos que operan las Unidades de la Armada y aquéllos de las Reparticiones y Unidades terrestres, cuya tuición le sea asignada específicamente por la Dirección General de los Servicios de la Institución.

Administrar los proyectos de fabricación, reemplazo, alteración y modernización de las Unidades y Reparticiones y los proyectos de construcción naval, emitiendo las normas para la ejecución del mantenimiento, reparación y operación de los Sistemas Navales, y asesorando a los Mandos Operativos y Direcciones Técnicas en las áreas de desarrollo, mantenimiento y operación del material.

Dirección de Programas de Investigación y Desarrollo



La Dirección de Programas de Investigación y Desarrollo de la Armada, es el organismo técnico, asesor y ejecutor en asuntos científicos y tecnológicos que son de interés para la Armada para cumplir con su desarrollo operativo.

Asesora a las Direcciones, Mandos y Servicios en aspectos que propendan a la modernización y aumento de eficacia de los medios institucionales, preocupándose además por la permanente actualización y búsqueda de nuevos sistemas de armas en los distintos países productores de armamento y material de guerra.

Dirección de Abastecimiento de la Armada



La Dirección de Abastecimiento de la Armada, es el organismo encargado del abastecimiento general de la Armada, cualquiera sea el carácter y procedencia de éste. Es responsable de cumplir con los planes de adquisición de equipos, repuestos, consumos, víveres y de su custodia mediante Centros de Abastecimiento.

Dirección de Recuperación de Unidades

Es el organismo técnico encargado de administrar el proceso de recuperación, reparaciones mayores, modernizaciones y modificaciones de las Unidades y sistemas respectivos.

Misiones Navales en Estados Unidos y Gran Bretaña

Representan los intereses de la Armada de Chile en Washington y Londres ante las armadas, gobiernos e industrias presentes en sus respectivas

jurisdicciones, teniendo bajo su dependencia la responsabilidad integral sobre todos los oficiales y personal que cumple comisiones en su jurisdicción.

Servicio de Obras y Construcciones de la Armada



El Servicio de Obras y Construcciones de la Armada, es el organismo técnico encargado de planificar y ejecutar a través de propuestas, las necesidades de construcción o reparación de la infraestructura terrestre de la Armada. Además le corresponde la entrega de asesorías especializadas en el tema de la construcción, a Direcciones, Mandos y Servicios.

Servicio de Información y Administración del Mantenimiento

El Servicio de Información y Administración del Mantenimiento de la Armada es el organismo técnico responsable de administrar el mantenimiento planificado de los sistemas y equipos con que cuenta la Institución, teniendo la responsabilidad de verificar periódicamente el correcto desarrollo de los procedimientos que en las diferentes áreas, determinan los fabricantes e industrias proveedoras de los equipos, sistemas de armas, material y pertrechos utilizados por los usuarios de cada elemento orgánico que compone las Unidades y Reparticiones. Se preocupa por el cumplimiento del Sistema de Mantención Planificada de la Armada, SIMPLA.

Dirección General de Finanzas



Es el organismo encargado de la administración superior de los recursos financieros de la Institución. Como tal, le corresponde proponer y ejecutar la política financiera de la Armada, efectuar el control

integral de la gestión financiero-contable y establecer las normas y procedimientos generales en materias presupuestarias, contables de cálculo, de control de costos y de orden financiero. Su gestión se orienta al mejor cumplimiento de la misión de la Armada.

Dirección de Presupuesto de la Armada



La Dirección de Presupuesto de la Armada, dirige los procesos de formulación, ejecución y control presupuestario institucionales, contribuyendo a la toma de decisiones en la gestión que cumple la Dirección General de Finanzas.

Dirección de Contabilidad de la Armada



La Dirección de Contabilidad de la Armada, es el organismo técnico encargado de desarrollar y administrar la contabilidad general de todos los recursos financieros de la Institución, valores y fondos, con el propósito de apoyar la gestión de la Dirección de Finanzas.

Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante Nacional



Es el organismo de la Armada mediante el cual, el Estado de Chile cautela el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales vigentes para proteger la vida humana en el mar, el medio ambiente acuático, los recursos naturales marinos

y regular las actividades que se desarrollan en este ámbito, contribuyendo con ello, al desarrollo marítimo de la nación.

En dicho contexto, la D.G.T.M. coordina su quehacer el nivel directivo, mediante las Direcciones de "Seguridad y Operaciones Marítimas", DIRSOMAR, y de "Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático", DIRINMAR. Materializa su actividad operacionalmente, en forma descentralizada a través de las cinco Zonas Navales de la Armada, de las cuales dependen un total de 16 Gobernaciones Marítimas, las que ejercen su labor a través de 64 Capitanías de Puerto y 232 Alcaldías de Mar.

Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático



La Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, es el organismo encargado de ejercer la autoridad técnica en materias de capacitación, calificación y disciplina del personal marítimo y portuario; fiscalizar los temas tendientes a la preservación del medio ambiente acuático, control en ese sentido de la Marina Mercante, de pesca y turismo, control de las concesiones marítimas, del transporte marítimo, puertos y lo relativo al borde costero.

Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas



Ejerce la autoridad técnica en materias de policía marítima, tráfico marítimo y ayudas a la navegación, comunicaciones y pilotaje, búsqueda y rescate, meteorología y seguridad portuaria tendientes a asegurar la vida humana en el mar,

y controlar los procedimientos de operación de las unidades marítimas.

Servicio Hidrográfico y Oceanográfico



El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, tiene por misión principal proporcionar los elementos técnicos y las informaciones y asistencia destinada a dar seguridad a la navegación en las vías fluviales y lacustres, aguas interiores, mar territorial y en la alta mar contigua al litoral de Chile.

Constituye el servicio oficial, técnico y permanente del Estado en todo lo que se refiere a hidrografía, levantamiento hidrográfico marítimo, fluvial y lacustre, cartografía náutica, elaboración y publicación de cartas nacionales, oceanografía, planificación y ejecución de todas las actividades relacionadas con investigaciones físico químicas, mareas, corrientes y maremotos, geografía náutica, navegación, astronomía y señales horarias oficiales.

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES



El Comando de Operaciones Navales, es el organismo de alto nivel que conduce el proceso de las operaciones navales y, como tal, con el propósito de obtener los objetivos estratégicos asignados a la Armada.

En situación de conflicto, conducirá las operaciones navales previstas en la planificación vigente. En situación de paz, entrenará a las fuerzas navales para desarrollar las operaciones previstas en

la planificación vigente y conducirá las operaciones que disponga el Comandante en Jefe de la Armada.

Fuerzas y Medios Operativos

Las Fuerzas de la Armada son los elementos ejecutores de la concepción estratégica naval y están organizadas, equipadas y entrenadas para lograr los objetivos de la guerra naval.

Con la excepción de las Zonas Navales que dependen del Comandante en Jefe de la Armada, están bajo el mando del Comandante de Operaciones Navales.

Escuadra



La Escuadra es una Fuerza conformada por los principales medios de combate de superficie y de apoyo logístico. Constituye el núcleo estratégico principal, que tiene por misión en la guerra, obtener el control del mar, lo cual significa hacer uso de éste en el momento y lugar que se necesite y, a su vez, negarle al enemigo estas condiciones de empleo.

Estará al mando de un Oficial General Ejecutivo, con el título de Comandante en Jefe de la Escuadra que dependerá directamente del CON.

Fuerza de Submarinos



La Fuerza de Submarinos es una Fuerza de Tipo conformada por los medios de combate submarinos, sus unidades de apoyo móvil y su infraestructura correspondiente. Constituye uno de los órganos de maniobra de la Institución y elemento ejecutor de la estrategia naval.

Cuerpo de Infantería de Marina



El Cuerpo de Infantería de Marina es una Fuerza de Tipo conformada por la totalidad del material de Infantería de Marina y por la infraestructura terrestre correspondiente.

Constituye una de las mejores organizaciones de combate del país y su entrenamiento está orientado principalmente, a la realización de Operaciones Ofensivas de Proyección del Poder Naval.

El mando del Cuerpo de Infantería de Marina, es ejercido por un Oficial General especialista en Infantería de Marina, con el título de Comandante General del Cuerpo de Infantería de Marina.

Aviación Naval



La Aviación Naval es una Fuerza de Tipo, conformada por la totalidad del material aeronaval de la Institución y por la infraestructura terrestre correspondiente.

Proporciona fuerzas organizadas, equipadas y entrenadas para el empleo de los mandos operativos a los cuales se asigne, los cuales se encuentran distribuidos a lo largo del territorio nacional formando parte de las diferentes Zonas y Distritos Navales.

El mando de la Aviación Naval es ejercido por un Oficial Superior o General especialista en Aviación Naval.

Comando Anfibio y de Transportes Navales



El Comando Anfibio y Transportes Navales, es una Fuerza de Tipo, conformada por los principales medios con capacidad de transporte anfibio de la Institución, los cuales eventualmente pueden ser asignados a las Zonas Navales para el cumplimiento de tareas específicas.

Comando de Fuerzas Especiales



El Comando de Fuerzas Especiales agrupa las unidades de Comandos de Infantería de Marina y de Buzos Tácticos, constituyendo una Fuerza de Tipo, conformada por la totalidad del material y personal de Fuerzas Especiales que opera en el mar y en el espacio de la zona litoral.

Zonas Navales



Las Zonas Navales son Fuerzas Operativas y Logísticas destinadas a contribuir a la defensa del

frente marítimo y al control y protección del tráfico marítimo en sus áreas jurisdiccionales.

Las Zonas Navales están constituidas por medios de combate y de apoyo logístico.

Los aspectos operativos los cumplen, asesoradas por su Estado Mayor correspondiente, con los medios de combate que les son subordinados y/o asignados, y el cumplimiento de sus funciones de apoyo logístico a otras fuerzas, que lo realizan a través de las bases y estaciones navales, según las directivas que impartan los organismos técnicos y requerimientos operativos.

Los Comandantes en Jefe de las Zonas Navales, para los efectos de servicio de guarnición, tienen subordinada a toda Unidad o Repartición asentada en sus respectivas jurisdicciones, por cuyo entrenamiento y alistamiento operativo responde.

ORGANISMOS DE CARÁCTER ESPECIAL

Astilleros y Maestranzas de la Armada

Astilleros y Maestranzas de la Armada, es una empresa autónoma del Estado, del área de la industria militar, cuya razón de existir es el mantenimiento de los buques de la Armada de Chile. Esta Industria posee Plantas repartidas a lo largo del territorio nacional, siendo la más importante la ubicada en la bahía de Concepción, instalación que cuenta con dos diques secos.

La ley le permite ampliar su área de acción a la carena de naves y artefactos navales, para particulares nacionales y extranjeros, como asimismo a la construcción de buques de combate, auxiliares, comerciales y pesqueros para Chile y otros países.

ESTABLECIMIENTOS DE APOYO TERRESTRE

Son aquellas instalaciones y servicios ubicados en las Bases, Estaciones Navales y Aeronavales, destinados a proveer, coordinar y ejecutar los

servicios y facilidades que se deben prestar a las Fuerzas. Este apoyo comprende lo siguiente:

Abastecimiento: Artículos para equipar y sostener a las Fuerzas.

Mantenimiento: Contribuir a que el material esté en perfecto estado de eficacia.

Personal: Proveer efectivos humanos instruidos y entrenados en cantidad suficiente.

Sanidad: Atender y mejorar el estado de salud física y mental del personal de la Armada.

Transporte: Trasladar, entre los distintos terminales portuarios y bases navales, medios logísticos en un plazo dado y cumpliendo condiciones determinadas.

Instalaciones, construir, acondicionar y mantener la infraestructura para brindar el mejor apoyo posible a la Fuerza.

Para cumplir lo anterior, la Armada posee, dentro de su establecimiento terrestre, las instalaciones necesarias para proporcionar a las Fuerzas lo detallado con anterioridad. Éstas son:

- Arsenales.
- Centros de Abastecimiento y de Transporte Terrestre.
- Academias, Escuelas, Facultades y Centros de Instrucción y Entrenamiento.
- Centros de Reclutamiento.
- Establecimientos de Sanidad y Sanidad Dental.
- Departamentos y Delegaciones de Bienestar.
- Servicios de Reparaciones.
- Transporte Marítimo.



Capítulo Tres

*“Quien ha pasado toda su vida sólo obedeciendo,
sabr  poco acerca del arte de mandar”,
Corneille.*

ESTRUCTURA JERÁRQUICA

INTRODUCCIÓN

Como otras instituciones militares o civiles, la Armada de Chile mantiene un ordenamiento entre su personal, que posibilita a sus miembros la comprensión y cumplimiento de sus tareas y funciones, enmarcados en los distintos niveles de responsabilidad, y la ejecución, sin dar lugar a dudas, de las órdenes, instrucciones o solicitudes que se requieran.

El funcionamiento y sentido de esta organización jerarquizada es más o menos eficiente, en la medida en que los componentes de la entidad posean una clara doctrina común, un fuerte sentido del deber y una profunda disciplina. En una institución armada, la jerarquía adquiere dimensiones mayores y esto se debe a las múltiples situaciones de alto riesgo a la que se ven normalmente enfrentados tanto las personas que la integran, como el propio país.

LA ESTRUCTURA JERÁRQUICA

En el tema de la jerarquía, encontramos algunas definiciones básicas:

Disciplina. La disciplina está formada por el equilibrio de dos elementos: el mando y la obediencia. Se representa a través de una ordenación de deberes y atribuciones de los miembros que hacen sólida a la estructura jerárquica.

Mando. Se define como la autoridad que en toda organización tiene el superior sobre el subalterno o subordinado. Está determinado por el grado y la antigüedad que cada persona tiene en la estructura de la que forma parte y se regula mediante normas y reglamentos.

Obediencia. Reconocida como una virtud moral que nace de la justicia y de la prudencia; la obediencia

consiste en la subordinación de la persona a una finalidad común y a una institución. Es la base de la disciplina y debe ser consciente y voluntaria

Cumplimiento del Deber. El deber señala la obligación que afecta a cada persona de obrar según los principios de la moral, la justicia o su propia conciencia. Señala la forma como cada uno debe proceder

Rango. Es la clase o categoría que tiene una persona y está principalmente determinada por el cargo o puesto que se desempeña y por el grado que se inviste.

Grado. Es la categoría militar que se posee y corresponde a una determinada posición que cada integrante de la estructura ocupa en la escala jerárquica de la misma.

Cargo o Puesto. Es la ocupación o función asignada a cada integrante de una organización, en virtud del grado jerárquico, especialidad, antigüedad, conocimientos y habilidad.

Jerarquía. Es la autoridad inherente de todo superior en razón de su grado o antigüedad, prescindiendo del escalafón al que pertenecen. Da primacía sobre quienes tengan grado o antigüedad inferior e implica obediencia y respeto del subalterno.

Escala Jerárquica. Es el ordenamiento sucesivo de mayor a menor grado que se efectúa con el personal de las Fuerzas Armadas, de acuerdo con su jerarquía o rango.

Antigüedad. Es la precedencia que existe entre el personal de la Armada y está determinada por el

grado de cada uno; a igualdad de grado, por la fecha de ascenso; a igualdad de éstas dos, de acuerdo con la precedencia en los escalafones que se detallan más adelante.

La antigüedad de los integrantes de las diferentes instituciones se determina por la fecha del último ascenso o nombramiento y, entre los de igual grado y fecha de ascenso, por el total de años de servicio efectivos. Al igual que todo lo anterior, primará la antigüedad y orden de precedencia institucional: Ejército, Armada y Fuerza Aérea.

Superior Militar: Es aquel que por razón de mando ejerce autoridad, mando o jurisdicción sobre todo aquel personal que se encuentra bajo sus órdenes directas, de acuerdo con la ley y reglamentación vigente.

Superior Jerárquico: Es aquel que por razón de grado, alguien tiene con respecto a otros, una posición más elevada en la escala jerárquica.

Subordinado: Es aquel que se encuentra bajo las órdenes de un Superior Militar.

Subalterno: Es aquel que se encuentra en un nivel jerárquico menor con respecto a otros, en razón del

grado y escalafón que posee dentro de la Institución a la que pertenece.

Las Fuerzas Armadas de Chile son:
Ejército de Chile
Armada de Chile
Fuerza Aérea de Chile

El personal de planta que las integra, está clasificado como sigue:

- Oficiales
- Cuadro Permanente (Ejército y Fuerza Aérea)
- Gente de Mar (Armada)
- Empleados Civiles

CUERPO DE OFICIALES

Los Oficiales se encuentran agrupados en Escalafones dentro de sus respectivas Instituciones. Se clasifican en Oficiales de Línea, y Oficiales de los Servicios y las tres instituciones cuentan con oficiales femeninos, formados en las escuelas matrices de Santiago y Valparaíso, que integran los respectivos escalafones según la reglamentación vigente.

Oficiales de Línea. Egresados de las Escuelas Matrices de las Fuerzas Armadas, su

ESCALAFONES DE OFICIALES EN LAS FUERZAS ARMADAS

EJÉRCITO	ARMADA	FUERZA AÉREA
DE LÍNEA		
DE ARMAS	DE ARMAS	DE ARMAS
- Infantería	- Ejecutivos e Ing. Navales	- Del Aire
- Artillería	- Infantería de Marina	- Ingenieros
- Caballería Blindada		- Defensa Aérea
- Telecomunicaciones		- Administración
DE MATERIAL DE GUERRA	DE ABASTECIMIENTO	DE FINANZAS
INTENDENCIA	DE LITORAL	AUXILIARES TÉCNICOS
DE TRANSPORTE	DE MAR	
DE LOS SERVICIOS		
DE JUSTICIA	DE JUSTICIA	DE JUSTICIA
DE SANIDAD	DE SANIDAD	DE SANIDAD
DE SANIDAD DENTAL	DE SANIDAD DENTAL	DE SANIDAD DENTAL
DE VETERINARIA	PRÁCTICOS E INSPECTORES	DE BASE AÉREA
DE SERVICIO RELIGIOSO	DE SERVICIO RELIGIOSO	DE SERVICIO RELIGIOSO
DE BANDAS	DE BANDAS	DE BANDAS
AUXILIARES FEMENINOS		
DE LÍNEA Y SERVICIOS		

función esencial es ejercer actividades de mando, combate, estado mayor, técnicas y logísticas. Sus cursos reglamentarios y de post grado lo realizan normalmente en la Academia de Guerra Naval.

Oficiales de los Servicios. Profesionales provenientes de establecimientos de enseñanza militar o civil, que tienen por función básica ejercer actividades de apoyo y asesoría técnica. Corresponde a los oficiales de Sanidad, Sanidad Dental, Servicio Jurídico y Servicio Religioso.

ESCALAFONES DE OFICIALES

Al momento de su incorporación a la Institución, los Oficiales de la Armada pasan a integrar algunos de los siguientes escalafones, grupos que conforman de acuerdo a su Especialidad, Grado y Antigüedad:

De Línea. Los integran los Oficiales que se indican, conformando cada uno de las especialidades y ramas un Escalafón:

- Ejecutivos e Ingenieros Navales
- Infantería de Marina (sólo hombres)
- Abastecimiento
- De Litoral
- De Mar

De los Servicios. Agrupan a los Oficiales de:

- Justicia
 - Sanidad
 - Sanidad Dental
 - Prácticos
 - Inspectores
 - Servicio Religioso
 - Bandas
- Los Comandantes en Jefe Titulares, se denominan: general en el Ejército, Almirante en la Marina y General del Aire en la Fuerza Aérea.
 - Los oficiales superiores, al cumplir los cuatros años efectivos en el grado, podrán recibir la denominación de Brigadier o Comodoro, según corresponda, no constituyendo un grado jerárquico.

FUNCIONES GENERALES DE LOS OFICIALES

A los integrantes de los diferentes Escalafones de Oficiales, de acuerdo con la especialización que han adquirido, les corresponde ejercer diversas funciones y roles en sus respectivos ámbitos de gestión.

Oficiales Ejecutivos son aquéllos cuya función primordial es desempeñar, a bordo o en tierra, actividades de Mando y Combate.

Oficiales Ingenieros Navales son aquéllos cuya función primordial es desarrollar actividades, a bordo o en tierra, de operación y reparación del material naval, planificación y diseño, incluyendo funciones de mando y asesoría técnica de su especialidad.

Oficiales de Infantería de Marina son aquéllos cuya función primordial es desempeñar actividades, de mando y de combate, en operaciones anfibias y defensa terrestre en el litoral nacional.

Oficiales de Abastecimiento son aquéllos cuya función primordial es desempeñar actividades relativas a la administración del Abastecimiento y Finanzas de la Institución, las que también incluyen tareas y funciones de mando y asesoría.

Oficiales de Litoral son aquéllos cuya función primordial es desempeñar actividades propias del control del Tráfico Marítimo y del ejercicio de la Autoridad Marítima en sus jurisdicciones.

Oficiales de Mar son aquéllos provenientes del personal de Gente de Mar, cuya función primordial es desempeñar actividades técnicas o administrativas, colaborando con su experiencia. Ocasionalmente efectúan funciones de mando y asesoría.

Después de ser nombrados en tal condición, realizando un curso de un año de duración en la Escuela Naval, dan inicio a una carrera profesional cuyo grado máximo es el de Capitán de Navío.

Oficiales de Servicios Especiales son quienes por sus aptitudes o conocimientos especiales, conviene mantenerlos en puestos administrativos o técnicos en tierra, sin dejar de pertenecer a sus respectivos Escalafones. Sus estudios normalmente los realizan en Universidades y Academias de formación superior, tanto en Chile como en el extranjero.

CUADRO PERMANENTE Y GENTE DE MAR

Este personal se agrupa en Escalafones Regulares y Escalafones Especiales y, de acuerdo con su procedencia y funciones, se clasifica en de Línea y de los Servicios.

De Línea: es el que tiene por función de desempeñar actividades de combate, operativas y técnicas de acuerdo con su especialidad y que, indistintamente, presta servicios en tierra, a bordo o en el aire. Usa uniforme y su comportamiento está regulado por las respectivas Ordenanzas Militares y Navales.

De los Servicios: es el que tiene por función dar apoyo logístico o administrativo de acuerdo con su especialidad. En la Armada, usa uniforme en casos excepcionales, al desempeñar determinados servicios a bordo.

ESCALAFONES DE GENTE DE MAR

Regulares

Armamento
Operaciones
Máquinas
Infantería de Marina
Abastecimiento General
Litoral

Especiales

Abastecimiento
Cámaras
Auxiliares

Especiales de los Servicios

Mantenimiento y Operaciones, Básico y Mecánico
Mantenimiento y Operaciones, Técnico y Mecánico
Auxiliar Abastecimiento
Abastecimiento Auxiliar de Sanidad
Sanidad

Escalafón de Armamento agrupa a las Especialidades de Artillería, Torpedos y Operadores de Sonar, Maniobras, Mecánicos Artilleros,

Mecánicos Torpedistas, Mecánicos Electrónicos Sonaristas y Controlistas de Fuego, conformando cada una de ellas un escalafón.

Escalafón de Operaciones agrupa a las especialidades de Comunicaciones, Navegantes, Radaristas, Mecánicos Electrónicos, de Telecomunicaciones, de Radares, de Navegación y de Radares de Control de Fuego. Cada especialidad conforma un Escalafón.

Escalafón de Máquinas agrupa a las especialidades de Máquinas, Mecánico de Máquinas, Mecánico en Combustión Interna, Mecánico Calderero, Mecánico en Aviación, Control de Averías, Electricidad, Mecánico Electricista y otros.

Escalafón IM agrupa a todo el personal Infante de Marina cuyas especialidades son Artillería IM e Infantería de Marina. También considera al personal IM de Bandas o Músicos, quienes ingresan al servicio contando ya con una especialización en la interpretación musical de algún instrumento para incorporarse a alguna de las Bandas Institucionales.

Escalafones de Abastecimiento agrupan a:

Abastecimientos Generales: especialidades de Escribiente, Abastecimiento y Enfermeros.

Abastecimientos de Cámara: especialidades de Cocineros, Mayordomos y Panaderos.

Auxiliares: especialidades de Sastres, Peluqueros, Zapateros y Lavanderos.

Escalafón de Litoral agrupa a todo el personal especialista en Litoral, entre los cuales existen subespecialistas en las otras especialidades detalladas anteriormente.

Los alumnos que egresan de la Escuela de Grumetes a curso inicial de especialidad, una vez terminado éste, ingresarán a los respectivos Escalafones, cambiando su antigüedad dentro del contingente de acuerdo con los resultados obtenidos.

Si por algún motivo alguien efectúa su curso inicial con posterioridad, ingresará al respectivo Escalafón en el orden de antigüedad que determinen los resultados obtenidos dentro de su contingente.

El personal subespecialista en Submarinos y Aviación Naval continuará la carrera en los escalafones de su especialidad básica.

El escalafón de complemento está integrado por personal proveniente de los escalafones regulares. El personal de Gente de Mar que ingresa a este escalafón es determinado anualmente por las Juntas y lo hace en el mismo grado que tenga en los escalafones a los que pertenezca.

Este personal no puede restituirse a los Escalafones de origen y no podrá ascender, excepto cuando la D.G.P.A. estime, en casos calificados, que existan antecedentes de mérito que lo hagan merecedor de ascenso.

Rango y Antigüedad entre el Cuadro Permanente y la Gente de Mar

A igualdad de grados y fecha de ascenso y dentro de los Escalafones de la misma categoría, la antigüedad entre el personal de Gente de Mar y del

Cuadro Permanente se determina por el total de años de servicios efectivos en la planta de las Fuerzas Armadas.

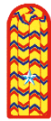
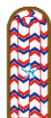
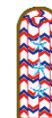
En la Armada, la antigüedad del personal se determina por el grado. A igualdad de grado y fecha de ascenso, el personal de línea es más antiguo que el personal de los Servicios. A igualdad de grado y fecha de ascenso, el personal de Armas es más antiguo que el personal de Abastecimiento.

Dentro de cada escalafón, a igualdad de grado la antigüedad queda determinada por la fecha de ascenso o nombramiento y, a igualdad de ésta, por el orden de colocación en la resolución respectiva.

Entre el personal de los Servicios, a igualdad de grado, la antigüedad se determina por la fecha de ascenso y, a igualdad de ésta, por el total de años de servicios efectivos como personal de Gente de Mar.



EQUIVALENCIA DE GRADOS DE LAS FUERZAS ARMADAS Y CARABINEROS

										
Alférez	Subteniente	Teniente	Capitán	Mayor	Teniente Coronel	Coronel	Brigadier*	General de Brigada	General de División	General de Ejército
										
Guardiamarina	Subteniente	Teniente 2º	Teniente 1º	Capitán de Corbeta	Capitán de Fragata	Capitán de Navío	Comodoro*	Contralmirante	Vicealmirante	Almirante
										
Alférez	Subteniente	Teniente	Capitán de Bandera	Comandante de Escuadrilla	Comandante de Grupo	Coronel de Aviación	Comodoro*	General de Brigada Aérea	General de Aviación	General del Aire
										
Subteniente	Teniente	Capitán	Mayor	Teniente Coronel	Coronel					
										
								General	General Inspector	General Director

(*) No constituye grado jerárquico, es sólo una denominación.
(Ref. Art. 60 D.F.L. (6) N.º 1 de 1987)

							
Suboficial Mayor	Suboficial	Sargento 1º	Sargento 2º	Cabo 1º	Cabo 2º	Cabo	Tropa Profesional
							
Suboficial Mayor	Suboficial	Sargento 1º	Sargento 2º	Cabo 1º	Cabo 2º	Marinero	Tropa Profesional
							
Suboficial Mayor	Suboficial	Sargento 1º	Sargento 2º	Cabo 1º	Cabo 2º	Cabo	Tropa Profesional
							
Suboficial Mayor	Suboficial	Sargento 1º	Sargento 2º	Cabo 1º	Cabo 2º	Sin distinción de grado	
							Carabinero

Capítulo Cuatro

“El uniforme es símbolo de las Virtudes Marinas, refleja la naturaleza de los valores morales, espirituales y profesionales del que tiene el privilegio de vestirlo”,

Pedro González Pacheco

UNIFORMES Y DISTINTIVOS

INTRODUCCIÓN

El hecho de uniformar a los integrantes de un Ejército o una Armada, nació de la necesidad de identificar al enemigo en el medio del fragor del combate, así como del uso de diferente tipo de armas y vestimentas protectoras, por los integrantes de las dotaciones y tropas combatientes.

Durante los siglos XVII y XVIII, los estilos de uniformes militares no fueron más que modificaciones de ropas civiles, a las que se añadieron detalles de vistosos adornos, las que a fines del siglo XIX, con el advenimiento de las armas de fuego masivo, se volvieron peligrosas y sus colores comenzaron a apagarse.

En la naciente Marina Militar chilena, la necesidad de usar uniformes se vio reflejada cuando Lord Cochrane dirigió la captura de la “Esmeralda” en El Callao, oportunidad en que ordenó a sus tripulaciones que usaran un brazalete en su brazo derecho, con el fin de diferenciarse de los españoles. No teniendo, los tripulantes de nuestra Primera Escuadra, otras prendas más que las que llevaban cuando fueron embarcados, sí las tenían los Oficiales. Con el correr de los años se creó un uniforme que, al igual que muchas de nuestras tradiciones navales, fue basado en los de las marinas inglesa y española, con aporte de la institución naval francesa, a la que el cadete naval debe su primer y prácticamente único uniforme, nacido en 1858.

En la actualidad, existe una gama diversa de tenidas, las cuales son empleadas en diferentes circunstancias, manteniéndose de esta forma la seguridad en el combate y la buena presencia en ceremonias y actos formales propios del Servicio Naval.

USO DEL UNIFORME

El uniforme de la Armada de Chile es un símbolo sagrado, exponente de las sólidas virtudes morales del hombre de mar y emblema de sus gloriosas tradiciones.

Oficiales y Gente de Mar deben tener la totalidad de uniformes y tenidas propias de su rango y condición, cuyas prendas mantendrán en buen estado, exceptuándose, en el caso de los Oficiales, los uniformes de etiqueta y las tenidas tropicales, las cuales adquieren cuando se requiera su uso. Estas ropas no pueden ser vendidas, cambiadas, prestadas ni regaladas a ninguna persona que no pertenezca a la Institución, debiendo, en caso de presentarse la necesidad de realizarlo en forma interna, contarse con la autorización pertinente.

El Oficial más antiguo indicará cuál Tenida del Día usar dentro de su área jurisdiccional, tanto a bordo como en tierra, cuando se trate de asistir a ceremonias o actos de carácter social, estando prohibido usar sobre el uniforme cualquiera condecoración, medalla, distintivo o piocha que no esté indicada en el “Reglamento para el Otorgamiento y Uso de Condecoraciones, Medallas y sus Distintivos en las Fuerzas Armadas”, y Reglamentos de Uniformes de Oficiales y de Gente de Mar de la Armada, respectivamente.

La Tenida Militar, para los hombres, obliga a usar el cabello corto, de forma que refleje aspecto militar y buena presentación; las patillas serán de corte horizontal y de largo discreto. El uso de bigote y barba será permitido siempre que su forma y largo no sea exagerado. En el caso de las mujeres, el maquillaje será discreto y moderado; el largo de las

uñas será mediano. El cabello no deberá exceder los 15 cms., bajo la línea de los hombros.

En general, el uniforme debe vestirse completo, limpio y con la decencia que corresponde. El ejemplo es la Autoridad Moral para ejercer el Mando.

TENIDAS DE OFICIALES

I. Uniformes de Parada (1 al 9)

Tenida 1 “Parada Azul”



Oficial masculino: está compuesta por gorra, dormán azul, pantalón azul, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata negra larga, guantes blancos, piochas, condecoraciones y medallas, zapatos negros, calcetines negros, tiros y sable. Oficiales Generales con banda cuando así se disponga.

Oficial femenino: está compuesta por gorra, chaqueta azul, falda azul, cinturón negro, camisa blanca manga larga, corbatín negro, medias, zapatos negros, guantes blancos, tiros y sable, condecoraciones y medallas. Oficiales Generales con banda cuando así se disponga.

Ocasiones en que se usa:

- Recepción y despedida en unidades y reparticiones a S.E. el Presidente de la República, Sr. Ministro de Defensa Nacional y autoridades extranjeras de igual rango, siempre que no sea para ejercicios.
- Ceremonias Militares en que se ordene esta tenida.
- Visitas oficiales a Autoridades en el extranjero, de rango similar al de las autoridades nacionales indicadas en la letra a. precedente.
- Recepción y despedida de Comandantes en Jefe de Armadas extranjeras, a bordo en visita oficial.
- En ceremonias de matrimonio religioso el (la) novio(a) y los padrinos.

Prendas complementarias:

- Capote. El sable deberá ir por fuera del capote.
- Capa, cuando se disponga
- Bufanda blanca, cuando se autorice

Tenida 2 “Parada Blanco”

Oficial masculino: está compuesta por gorra, dormán blanco, palas rígidas, pantalón blanco, cinturón blanco, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata negra larga, guantes blancos, piochas, condecoraciones y medallas, zapatos blancos, calcetines blancos, tiros y sable. Oficiales Generales con banda cuando así se disponga.

Oficial femenino: está compuesta por gorra, chaqueta blanca, palas rígidas, falda blanca, cinturón blanco, camisa blanca manga larga, corbatín negro, medias, zapatos blancos, guantes blancos, tiros y sable, piochas, condecoraciones y medallas. Pantalón blanco, calcetines blancos y zapatos blancos con cordones para personal embarcado. Oficiales Generales con banda cuando así se disponga.

Se usará en los siguientes casos:

En climas calurosos, en los mismos casos para la Tenida N° 1, con excepción de ceremonias de matrimonio religioso.

II. Uniformes de Servicio (10 al 19)

Tenida 10 “Servicio Azul con sable”

Oficial masculino: está compuesta por gorra, dormán azul, pantalón azul, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata negra larga, guantes de cuero café, piochas, cintas, zapatos negros, calcetines negros, tiros y sable.

Oficial femenino: está compuesta por gorra, chaqueta azul, falda azul, cinturón negro, camisa blanca manga larga, corbatín negro, medias, zapatos negros, guantes de cuero café, tiros y sable, piochas y cintas. Pantalón azul, calcetines negros y botín negro para personal embarcado, y en climas fríos cuando el mando lo disponga.

Ocasiones en que se usa:

- a. Recepción y despedida en unidades y reparticiones a S.E. el Presidente de la República, Sr. Ministro de Defensa Nacional y autoridades extranjeras de igual rango, cuando asistan a presenciar ejercicios.
- b. Recepciones y entregas de Comandancias en Jefe, Comandancias de buques y reparticiones. El interventor no usará tiros ni sable.
- c. En ceremonias de matrimonio religioso para participación en evento “Arco de Espadas”

Prendas complementarias:

- a. Capote. El sable deberá ir por fuera del capote.
- b. Bufanda blanca, cuando se autorice

Tenida N° 10 A “Servicio blanco con sable”

Oficial masculino: está compuesta por gorra, dormán blanco, palas rígidas, pantalón blanco, cinturón blanco, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata negra larga, guantes blancos, piochas, cintas, zapatos blancos, calcetines blancos, tiros y sable.

Oficial femenino: está compuesta por gorra, chaqueta blanca, palas rígidas, falda blanca, cinturón blanco, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbatín negro, medias, zapatos blancos, guantes blancos, tiros y sable, piochas y cintas. Pantalón blanco, calcetines blancos y zapatos blancos con cordones para personal embarcado

Ocasiones en que se usa:

- En climas calurosos, en los mismos casos que para la Tenida N° 10, con excepción de ceremonias de matrimonio religioso.

Tenida 11 “Servicio Azul”



Oficial masculino: está compuesta por gorra, dormán azul, pantalón azul, cinturón negro, camisa blanca, camiseta media manga blanca, corbata

larga, guantes de cuero café, cintas, piochas, calcetines negros, zapatos negros.

Oficial femenino: está compuesta por gorra, chaqueta azul, falda azul, medias, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbatín negro, guantes de cuero café, piochas, cintas, zapatos negros y cartera negra. Pantalón azul, calcetines negros y botín negro para usar en: servicios de guardia, a bordo, en climas fríos o cuando el mando disponga.



Ocasiones en que se usa:

- Retribuir visitas oficiales de autoridades y comandantes de buques extranjeros.
- Recepciones sociales en que así se disponga.
- Ceremonias de matrimonio religioso en la iglesia y recepción.
- Ceremonias fúnebres por fallecimiento de miembros de la Institución en servicio activo y las indicadas en el párrafo 2403 del Ceremonial Naval.
- Esta tenida será usada con tiros por los Oficiales de Guardia cuando se ordene Tenida del Día 1 ó 10.
- Como tenida de trabajo y en horas de franco, podrá usarse sin guantes, ni cintas ni piochas.

Prendas complementarias:

- Capote.
- Impermeable, no se usará en formaciones ni estando de guardia.
- Bufanda blanca, cuando se autorice
- Zapatilla de agua, cuando se autorice.

Tenida N° 11A “Servicio con chaquetilla”



Oficial masculino: gorra, chaquetilla azul, piochas, cintas (hasta tres), palas rígidas no cocidas a la prenda, pantalón azul, cinturón negro, camisa blanca, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros, zapatos negros.

Oficial femenino: gorra, chaquetilla azul, piochas, cintas (hasta tres), palas rígidas no cocidas a la prenda, falda azul, medias, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbatín negro, zapatos negros y cartera negra. Pantalón azul, calcetines negros y botín negro para personal embarcado.

Ocasiones en que se usa:

- Cuando se esté franco y se vista uniforme.

- b. Para transitar por la vía pública.
- c. En ceremonias internas.
- d. Reuniones de trabajo extrainstitucionales.
- e. Visitas de cámaras a buques extranjeros.
- f. Presentaciones oficiales al Sr. M.D.N., C.J.A., J.E.M.G.A., DD.GG., C.J.E., C.J.ZZ.NN., DD.TT. y Comandantes de Buques o Jefes de Reparticiones.
- g. Visitas protocolares que no contemplen otra tenida; presentación al regreso de feriado, permiso o término de comisiones.
- h. Recepción y despedida en unidades y en las reparticiones del Sr. C.J.A. y Oficiales que integran el Alto Mando Naval en las visitas de inspección.

Prendas complementarias:

- a. Chaquetón: su uso incluye el desplazamiento entre el lugar de residencia y la Unidad o Repartición, en cualquier medio de movilización y el tránsito por la vía pública para efectuar trámites particulares ocasionales.
- b. Parka impermeable: dentro de la Unidad o Repartición, cuando las condiciones del tiempo lo recomiendan.
- c. Guantes de cuero café: solamente cuando use chaquetón, parka impermeable o impermeable.
- d. Impermeable, no se usará en formaciones.
- e. Bufanda blanca, cuando se autorice
- f. Zapatilla de agua, cuando se autorice.

Tenida 12 “Servicio Blanco”

Oficial masculino: está compuesta por gorra, dormán blanco, palas rígidas, pantalón blanco, cinturón blanco, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata negra larga, piochas, cintas, zapatos blancos, calcetines blancos.

Oficial femenino: está compuesta por gorra, chaqueta blanca, palas rígidas, falda blanca, cinturón blanco, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbatín negro, medias, zapatos

blancos, piochas, cintas y cartera blanca. Pantalón blanco, calcetines blancos y zapatos blancos con cordones para personal embarcado



Ocasiones en que se usa:

- a. En los casos contemplados para la Tenida N° 11 en climas caluroso, excepto en ceremonias de matrimonio religioso.
- b. En la Cuarta Zona Naval, Región Metropolitana y Zonas interiores de la Jurisdicción de la Primera Zona Naval, desde noviembre a marzo, en toda ceremonia donde participe S.E. el Presidente de la República y ceremonias en embajadas, siempre después de las 18:00 hrs.

Tenida 13 “Servicio Blanco Azul”

Oficial masculino: está compuesta por gorra, dormán blanco, palas rígidas, pantalón azul, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata negra larga, zapatos negros, calcetines negros, guantes de cuero café, piochas y cintas.

Oficial femenino: está compuesta por gorra, chaqueta blanca, palas rígidas, falda azul, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbatín negro, medias, zapatos



negros, guantes de cuero café, piochas, cintas y cartera negra. Pantalón azul, calcetines negros y botín negro para personal embarcado

Ocasiones en que se usa:

- Uso optativo desde noviembre a marzo, en la Primera y Cuarta Zona Naval y unidades de la Escuadra cuando se encuentren en las Zonas antes indicadas. De preferencia se usará para asistir a reuniones sociales, actos del servicio, ceremonias oficiales y otros eventos, o en ocasiones en que la autoridad respectiva así lo disponga.

Tenida 14 “Servicio diario con Chaquetilla”

Oficial masculino: gorra, chaquetilla azul, palas flexibles, placa de identificación, piochas, pantalón azul, cinturón negro, camisa blanca, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros y zapatos negros.

Oficial femenino: gorra, chaquetilla azul, palas flexibles, placa de identificación, piochas, falda azul, medias, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbatín negro y zapatos negros. Pantalón azul, calcetines negros y botín negro para personal embarcado.

Ocasiones en que se usa:

- a. Para desempeñarse durante la jornada de trabajo dentro de la unidad o repartición, tanto a bordo como en tierra.
- b. Para cubrir guardias, con guantes de cuero café y tiros o armamento reglamentario, según se disponga. A bordo, además se usará con prismáticos.
- c. Como tenuta de desembarco con casco, armamento y botas, cuando se disponga.
- d. Podrá usarse sin chaquetilla, camisa blanca manga larga con palas flexibles y corbata negra larga, en cualquier época del año, durante la jornada de trabajo y solamente dentro de la Unidad o Repartición.
- e. Para el personal femenino, como alumnas, se autoriza el uso del pantalón en las Academias, Escuelas y Centros de Instrucción. En las Reparticiones durante las jornadas diarias de trabajo, los Mandos podrán autorizar el uso del pantalón sólo cuando las condiciones del tiempo así lo aconsejen.

Prendas complementarias:

- a. Chaquetón, dentro de la unidad o repartición cuando las condiciones del tiempo lo recomiendan.
- b. Impermeable, no se usará en formaciones ni estando de guardia.
- c. Parka impermeable, dentro de la unidad o repartición, cuando las condiciones del tiempo lo recomiendan.
- d. Pantalón impermeable, dentro de la unidad o repartición, cuando las condiciones del tiempo lo recomiendan.
- e. Guantes de cuero café, solamente cuando se use chaquetón, parka impermeable, impermeable y cuando se cubra guardia.
- f. Jersey azul cuello redondo, para cubrir puestos de guardia en el interior de las unidades, cuando sea usada con parka impermeable.
- g. Jersey azul cuello escote en “V”, para quienes laboren en reparticiones.
- h. Zapatilla de agua, cuando se autorice.



Tenida 14A “Servicio diario con Casaca Azul”

Oficial masculino: gorra, casaca azul, palas flexibles, placa de identificación, piochas, pantalón azul, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines y zapatos negros.

Oficial femenino: gorra, casaca azul, palas flexibles, placa de identificación, piochas, falda azul, medias, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbatín negro y zapatos negros. Pantalón azul, calcetines negros y botín negro para personal embarcado.

Ocasiones en que se usa:

- Durante la jornada de trabajo, tanto a bordo como en tierra, dentro y fuera de la unidad y repartición. Su uso permitido para el desplazamiento entre el lugar de residencia y la unidad o repartición, en cualquier medio de movilización y, en el tránsito por la vía pública, para efectuar trámites ocasionales.

Prendas complementarias:

- a. Chaquetón, dentro de la Unidad o Repartición, cuando las condiciones del tiempo lo recomiendan.

- b. Impermeable, no se usará en formaciones ni estando de guardia.
- c. Parka impermeable: dentro de la Unidad o Repartición, cuando las condiciones del tiempo lo recomiendan.
- d. Pantalón impermeable: dentro de la Unidad o Repartición, cuando las condiciones del tiempo lo recomiendan.
- e. Guantes de cuero café: solamente cuando se use chaquetón, parka impermeable, impermeable y cuando se cubra guardia.
- f. Zapatilla de agua, cuando se autorice.
- g. Jersey azul cuello redondo: para cubrir puestos de guardia en el interior de las Unidades, cuando sea usada con parka impermeable.
- h. Jersey azul cuello escote en “V”, para quienes laboren en Reparticiones.

Tenida 15 “Servicio Tropical”



Oficial masculino: gorra, camisa blanca manga corta cuello sport, camiseta media manga blanca, palas flexibles, pantalón blanco, cinturón blanco, placa de identificación, piochas, cintas, calcetines blancos y zapatos blancos.

Oficial femenino: gorra, camisa blanca manga corta cuello sport, camiseta media manga blanca, palas flexibles, falda blanca, cinturón blanco, placa de identificación, piochas, cintas, medias, zapatos blancos y cartera blanca. Pantalón blanco, calcetines blancos y zapatos blancos con cordones para personal embarcado.

Ocasiones en que se usa:

- Como tenida de salida en climas calurosos, cuando se autorice.
- Como tenida de presentación y recepción a bordo de puerto extranjero, cuando en ocasiones similares sea la tenida usada por la Armada del país que se visite.
- Visitas de cámaras a buques extranjeros.
- Para asistir a reuniones de trabajo, conferencias o exposiciones en las que así se disponga.
- En la Cuarta Zona Naval, Región Metropolitana y Zonas Interiores de la Jurisdicción de la Primera Zona Naval, desde noviembre a marzo, entre las 08:00 y las 18:00, para presentaciones oficiales y ceremonias, en ambos casos civiles y militares.

Tenida 16 “Servicio de Verano”



Oficial masculino: gorra, camisa blanca manga corta cuello sport, camiseta media manga blanca, palas flexibles, placa de identificación, piochas, pantalón azul marino, cinturón negro, zapatos negros.

Oficial femenino: gorra, camisa blanca manga corta cuello sport, camiseta media manga blanca, palas flexibles, placa de identificación, piochas, falda azul, cinturón negro, medias, zapatos negros y cartera negra. Pantalón azul, calcetines negros y botín negro, para personal embarcado.

Ocasiones en que se usa:

- Cuando lo determine el Comandante de la Guarnición Naval correspondiente y las condiciones climáticas lo hagan aconsejable.
- Para cubrir guardias, se usará con tiros o armamento reglamentario. A bordo se usará con prismáticos.
- Durante la jornada de trabajo, tanto a bordo como en tierra, dentro y fuera de la Unidad o Repartición, sólo entre las 07:00 y las 20:00 hrs.
- Para el personal femenino, como alumnas, se autoriza el uso del pantalón en las Academias, Escuelas y Centros de Instrucción. En las reparticiones, durante las jornadas diarias de trabajo, los Mandos podrán autorizar el uso del pantalón sólo cuando las condiciones del tiempo así lo aconsejen.

Prendas complementarias:

- Casaca azul, cuando las condiciones meteorológicas lo ameriten.

III. Uniformes de Trabajo (20 AL 29) Tenida 20 “Trabajo a Bordo”

Oficial masculino: gorra, camisa blanca, jersey azul escote en “V”, palas flexibles, pantalón azul, cinturón negro, camiseta media manga blanca, corbata negra, calcetines negros y zapatos de combate.

Oficial femenino: gorra, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, jersey azul escote en “V”, palas flexibles, pantalón azul, cinturón negro, corbatín negro, calcetines negros y zapatos de media caña negros.

Ocasiones en que se usa:

- Uso exclusivo a bordo.



Prendas complementarias:

- Parka impermeable, cuando las condiciones de tiempo lo ameriten.
- Pantalón impermeable, cuando las condiciones de tiempo lo ameriten.
- Chaqueta de cuero café, sólo para oficiales de dotación de submarinos.
- Gorro austral, para los oficiales embarcados en Unidades que operen en la Tercera Zona Naval.

Tenida 21 “Combate”

Oficiales masculinos y femeninos: está compuesta de ambo azul de combate, palas flexibles, camiseta media manga blanca, calcetines negros de algodón, zapatos de combate, caperuza, guantes antifiama, ropa interior de algodón, cuchillo de combate, salvavidas, pito y linterna.

El personal embarcado en submarinos usará el ambo azul sin cintas reflectantes.

Ocasiones en que se usa:

Uso exclusivo a bordo, como tenuta de combate.



Prendas complementarias:

- Jersey azul de cuello redondo
- Chaqueta de cuero café: sólo para oficiales de dotación de submarinos.

Tenida 22 “Campaña I.M.”

Compuesta de tenuta de combate norte/sur, camiseta media manga color tabaco, cinturón para pantalón de combate, calcetín clima templado o frío según corresponda, botas de combate y distintivos característicos, dispuestos por la Comandancia General del Cuerpo de Infantería de Marina.

El personal de comandos I.M. usará boina color verde petróleo o pasamontañas color negro o café arena.

Cuando lo disponga el Mando correspondiente, se usará casco y armamento.

Ocasiones en que se usa:

- En campaña, entrenamientos de combate o ejercicios.
- Cuando se disponga para actividades de bien público o estados de excepción constitucional.



c.- Dentro de Unidades I.M.

d.- Los oficiales navales destinados a Unidades IM podrán usar esta tenida en cuartel y campaña.

Prendas complementarias:

- Chaquetón de combate (estampado mimetismo en zona norte o zona sur)
- Jersey color verde oliva o tabaco.
- Bufanda color verde oliva o tabaco.
- Poncho impermeable estampado en mimetismo zona norte o sur)
- Gorro pasamontañas color verde oliva, negro o café arena.
- Guantes de cuero negro.

Tenida 23 “Campaña Buzo Táctico”

Compuesta de boina verde petróleo, tenida de combate norte/sur, camiseta media manga color tabaco, cinturón para pantalón de combate, calcetín clima templado o frío según corresponda, botas de combate.

Cuando lo disponga la autoridad correspondiente, se reemplazará la boina por gorro jungla mimetizado (diferente color zona norte y sur).

Ocasiones en que se usa:

- En entrenamientos de combate o ejercicios.
- Cuando se disponga para actividades de bien público o estados de excepción constitucional.
- Dentro de las Unidades.

Prendas complementarias:

- Chaquetón de combate (estampado mimetismo en zona norte o zona sur), cuando se disponga.
- Jersey color verde oliva o tabaco, cuando se disponga.
- Bufanda color verde oliva o tabaco, cuando se disponga.
- Poncho impermeable estampado en mimetismo zona norte o sur), cuando se disponga.
- Gorro pasamontañas color verde oliva, negro o café arena, cuando se disponga.
- Guantes de cuero negro, cuando se disponga.

Tenida 24 “Vuelo”

Compuesta de buzo de vuelo, camiseta media manga blanca, medias de algodón, botas de vuelo color café o negro, guantes de vuelo, cuchillo de supervivencia, gorra o gorro de aviación con inscripción “Aviación Naval”.



Ocasiones en que se usa:

- a.- En actividades de vuelo con gorro de aviación.
- b.- En toda otra ocasión con gorra.

Prendas complementarias:

- a.- Chaqueta de cuero café.

Tenida N° 25 “Navegación/Incendio”

Oficiales masculinos y femeninos: está compuesta de ambo azul de combate, palas flexibles, camiseta media manga blanca, calcetines negros de algodón, zapatos de combate, ropa interior de algodón, gorra o boina negra.

Ocasiones en que se usa:

- a. En puerto base y en puerto habitado, incluirá el uso de gorra.
- b. Navegando en condición diferente a estado 1 y en puerto de campaña no habitado, incluirá uso de boina negra.
- c. No se deberá usar boina negra, siendo reemplazada por gorra en siguientes ocasiones:

- En puerto base.
- En puerto habitado

Se exceptúa de esta norma el B.M.S. “ALMIRANTE MERINO”, submarinos y lanchas misileras, pudiendo utilizar dicha prenda en sectores que se indican:

- En desplazamiento al interior de las plantas de ASMAR.
- En desplazamiento al interior de las Bases Navales.

Prendas complementarias:

- a. Parka impermeable: cuando las condiciones de tiempo lo ameriten.
- b. Pantalón impermeable: cuando las condiciones de tiempo lo ameriten.
- c. Jersey azul de cuello redondo, conjunto clima frío, capa intermedia o conjunto frío extremo 1ª capa, dependiendo de las condiciones meteorológicas.
- c. Para incendios con guantes antífama y caperuza (sin gorra o boina negra) y los elementos

adicionales estandarizados por el Centro de Entrenamiento de la Armada.

Ocasiones en que se usa

- Uso exclusivo a bordo, como tenida de combate.

IV. Uniformes de Formación (30 al 39)**Tenida N° 30 “Formación Azul”**

Oficial masculino: está compuesta por gorra con doble barboquejo, dormán azul, pantalón azul con peales, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata negra larga, guantes de cuero café, zapatos negros, calcetines negros, tiros, sable, piochas, cintas o condecoraciones y medallas, según se disponga.

Oficial femenino: está compuesta por gorra de oficial masculino con doble barboquejo, chaqueta azul, pantalón azul con peales, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata negra larga, calcetines negros, botín negro, guantes de cuero café, tiros, sable, piochas, cintas o condecoraciones y medallas, según se disponga. Sin maquillaje ni aros.

Ocasiones en que se usa:

- a. En formaciones para ceremonias militares.
- b. Ceremonias Militares en que se ordene esta tenida.

Prendas complementarias:

- a. Capote. El sable deberá ir por fuera del capote.
- b. Bufanda blanca, cuando se autorice

Tenida N° 31 “Formación Blanco”

Oficial masculino: está compuesta por gorra con doble barboquejo, dormán blanco, palas rígidas, pantalón blanco con peales, cinturón blanco, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata negra larga, guantes blancos, zapatos negros, calcetines negros, tiros, sable, piochas, cintas o condecoraciones y medallas, según se disponga.

Oficial femenino: está compuesta por gorra de oficial masculino con doble barboquejo, chaqueta blanca, palas rígidas, pantalón blanco con peales, cinturón blanco, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata negra larga,

guantes blancos, calcetines negros, botín negro, tiros y sable, piochas, cintas o condecoraciones y medallas, según se disponga.

Ocasiones en que se usa:

- En formaciones por ceremonias militares en climas calurosos.

Tenida N° 32 “Formación Azul - Blanco”

Oficial masculino: está compuesta por gorra con doble barboquejo, dormán azul, camisa manga larga, camiseta media manga blanca, corbata negra larga, pantalón blanco con peales, cinturón blanco, zapatos negros, calcetines negros, guantes blancos, tiros y sable, piochas, cintas o condecoraciones y medallas, según se disponga.

Oficial femenino: está compuesta por gorra de oficial masculino con doble barboquejo, chaqueta azul, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata negra larga, pantalón blanco con peales, cinturón blanco, botín negro, calcetines negros, guantes blancos, tiros y sable, piochas, cintas o condecoraciones y medallas, según se disponga. Sin maquillaje ni aros.

Ocasiones en que se usa:

En formaciones por ceremonias militares en climas calurosos.

Tenida N° 34 “Ceremonias militares internas o prácticas”

Oficial masculino: gorra con doble barboquejo, chaquetilla azul o casaca, palas flexibles, pantalón azul con peales, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros, zapatos negros, guantes de cuero café, tiros y sables.

Oficial femenino: gorra de oficial masculino con doble barboquejo, chaquetilla azul o casaca, palas flexibles, pantalón azul con peales, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros, botín negro, guantes de cuero café, tiros y sables. Sin maquillaje ni aros.

Ocasiones en que se usa:

- a. En formaciones por ceremonias militares internas o prácticas.

V- Uniformes de Etiqueta (40 al 49)

Tenida N° 40 “Gran etiqueta”

Oficiales Generales: está compuesta de gorra, frac azul, camisa frac blanca de cuello paloma, corbatín frac blanco, chaleco blanco, guantes blancos, condecoración de cuello, banda, capa y miniaturas de condecoraciones, medallas y piochas de especialidad.

Oficial masculino: está compuesto de gorra, smoking azul, pantalón azul, camisa blanca smoking, corbatín smoking negro, chaleco blanco, guantes blancos, condecoración de cuello, capa y miniaturas de condecoraciones, medallas y piochas de especialidad.

Oficial femenino: está compuesto de gorra, chaqueta de etiqueta azul, falda larga azul, camisa blanca de etiqueta, medias, zapatos negros, guantes blancos, condecoración de cuello, cartera negra tipo sobre, capa y miniaturas de condecoraciones, medallas y piochas de especialidad.

Ocasiones en que se usa:

- a. Funciones de gala a las que asiste su Excelencia el Presidente de la República o Jefes de Estados extranjeros, en tenuta frac.
- b. Bailes, recepciones, banquetes, etc., en que los civiles vistan frac.

Tenida 41 “Etiqueta Azul”

Oficial masculino: gorra, smoking azul, pantalón azul, camisa smoking blanca, corbatín smoking negro, chaleco blanco, guantes blancos, calcetines negros, zapatos negros, condecoración de cuello, cintas o miniaturas de condecoraciones y medallas, según se disponga y miniaturas de piochas de especialidad.

Oficial femenino: gorra, chaqueta etiqueta azul, falda larga azul, camisa blanca de etiqueta, corbatín negro de etiqueta, medias, zapatos negros, guantes blancos, cartera negra tipo sobre, condecoración de cuello, cintas o miniaturas de condecoraciones y medallas, según se disponga y miniaturas de piochas de especialidad.



Ocasiones en que se usa:

- Bailes, comidas o recepciones de carácter oficial o privadas, cuando los civiles vistan smoking.

Prendas complementarias:

- Capa, cuando se disponga, tanto para oficiales masculinos como femeninos.

Tenida 42 “Etiqueta Blanco”

Oficial masculino: gorra, smoking blanco, palas rígidas, pantalón azul, camisa smoking blanca, corbatín smoking negro, chaleco blanco, guantes blancos, calcetines negros, zapatos negros, condecoración de cuello, cintas o miniaturas de condecoraciones y medallas, según se disponga y miniaturas de piochas de especialidad.

Oficial femenino: gorra, chaqueta etiqueta blanca, falda larga azul, camisa blanca de etiqueta, corbatín negro de etiqueta, medias, zapatos negros, guantes blancos, cartera negra tipo sobre, condecoración de cuello, cintas o miniaturas de condecoraciones y medallas, según se disponga, y miniaturas de piochas de especialidad.



Ocasiones en que se usa:

- Bailes, comidas o recepciones de carácter oficial o privadas, en época de verano, cuando los civiles vistan smoking.
- En las mismas ocasiones en que se usa la tenuta N° 40, en clima tropicales.

Uniformes para los Capellanes

Los capellanes vestirán uniformes en los actos de servicio, comprendiendo las tenidas 11, 11A, 12, 13, 14, 14A, 15, 16, 20, y 22.

Cuando se disponga tenuta de Parada N°1, Servicio N° 10, de Etiqueta N° 40 y N° 41 los capellanes las reemplazarán por la Servicio Azul N° 11. Cuando se disponga tenuta de Parada Blanco N° 2, los capellanes la reemplazará por la de Servicio Blanco N° 12. Cuando se disponga tenuta con capa se reemplazará por el capote.

VII. Uniformes de Deportes (50 al 59)

Tenida N° 50 (De Deportes)

Tenida compuesta por buzo deportivo de color azul, camiseta interior cuello redondo color blanco, pantalón corto azul modelo sprint, de diseño

de doble propósito (personal masculino), calzas de algodón tipo patas color azul (personal femenino), medias blancas y zapatillas tipo jogging de color predominante el blanco.



Ocasiones en que se usa:

- a. Se usará en todas las ocasiones en que se realicen actividades deportivas, tanto en forma interna como externa.

Tenida 51 (Traje de Baño)

Oficial masculino: consiste en un pantalón corto de color azul, modelo sprint, de diseño doble propósito (atletismo y baño). Se usará en todas las actividades acuáticas.

Oficial femenino: prenda de una sola pieza, modelo deportivo. Su delantero irá completamente forrado y estará formado por tres piezas, las dos laterales serán de color gris y la pieza central de color azul. La espalda será de una sola pieza de color azul.

TENIDAS PARA ASPIRANTES A OFICIALES DE MAR, CURSOS DE ADOCTRINAMIENTO A OFICIALES DE RESERVA Y DE ASPIRANTES A OFICIALES DE LOS SERVICIOS

Tenida N° 1 (Parada Azul)

Oficial masculino: está compuesta por gorra, dormán azul, pantalón azul, cinturón negro, camisa blanca, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros, zapatos negros, guantes blancos, piochas, medallas y condecoraciones.

Oficial femenino: está compuesta por gorra, chaqueta azul, falda azul, medias, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbatín negro, zapatos negros y cartera negra, guantes blancos, piochas, medallas y condecoraciones. Pantalón azul, calcetines negros y botín negro para personal embarcado, y en climas fríos cuando el mando disponga.

Ocasiones en que se usa:

- a. En ceremonias militares en que se ordene la tenida.

Prendas complementarias:

- a. Capote.
- b. Bufanda blanca, cuando se autorice

Tenida N° 11 (Servicio Azul)

Oficial masculino: está compuesta por gorra, dormán azul, pantalón azul, cinturón negro, camisa blanca, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros, zapatos negros, guantes de cuero café, piochas y cintas.

Oficial femenino: está compuesta por gorra, chaqueta azul, falda azul, medias, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbatín negro, zapatos negros y cartera negra, guantes de cuero café, piochas y cintas. Pantalón azul, calcetines negros y botín negro para usar, en servicio de guardia, a bordo, en climas fríos cuando el mando disponga.

Ocasiones en que se usa:

- a. Cuando se está franco y se viste uniforme
- b. En ceremonias en que se ordene esta tenida.

- c. En presentaciones protocolares y trasbordos.
- d. En revistas generales.

Prendas complementarias:

- a. Capote.
- b. Impermeable, no se usará en formaciones ni estando de guardia.
- c. Bufanda blanca, cuando se autorice.
- d. Zapatilla de agua, cuando se autorice.

Distintivos: Tenida N° 1 y 11

Consistirá en tres botones dorados grandes y una estrella en cada bocamanga del dormán, con el cordón tricolor en el hombro izquierdo e hilo soutache de 10 cms. en cada solapa.

Tenida N° 14 (Servicio con chaquetilla azul)

Oficial masculino: gorra, chaquetilla azul, palas flexibles, placa de identificación, piochas, pantalón azul, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines y zapatos negros.

Oficial femenino: gorra, chaquetilla azul, palas flexibles, placa de identificación, piochas, falda azul, medias, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbatín negro y zapatos negros. Pantalón azul, calcetines negros y botín negro para personal embarcado y en climas fríos, cuando el mando lo disponga.

Ocasiones en que se usa:

- a. Trabajo e instrucción dentro de la repartición.

Prendas complementarias:

- a. Chaquetón: dentro de la Unidad o Repartición cuando las condiciones del tiempo lo amerita.
- b. Impermeable, no se usará en formaciones ni estando de guardia.
- c. Parka impermeable: dentro de la Unidad o Repartición, cuando las condiciones del tiempo lo ameritan.

- d. Pantalón impermeable: dentro de la Unidad o Repartición, cuando las condiciones del tiempo lo exijan.

- e. Guantes de cuero café: solamente cuando se use chaquetón, parka impermeable, impermeable y cuando se cubra guardia.

- f. Zapatilla de agua, cuando se autorice.

- g. Jersey azul cuello redondo: para cubrir puestos de guardia en el interior de las Unidades, cuando sea usada con parka impermeable.

- h. Jersey azul cuello escote en "V", para quienes laboren en Reparticiones.

Tenida N° 16 (Servicio de Verano)

Oficial masculino: gorra, pantalón azul, camisa blanca cuello sport manga corta, placa de identificación, camiseta media manga blanca, piochas, palas flexibles, cinturón negro, calcetines negros, zapatos negros.

Oficial femenino: gorra, falda azul, camisa blanca manga corta cuello sport, placa de identificación, camiseta media manga blanca, piochas, palas flexibles, medias, cinturón negro, zapatos negros y cartera negra, pantalón azul, calcetines negros y botín negro para personal embarcado.

Ocasiones en que se usa:

- a. Durante la jornada de trabajo, tanto a bordo como en tierra, dentro y fuera de la Unidad o Repartición, sólo entre las 07:00 y 20:00 hrs.
- b. En comisiones y visitas profesionales.
- c. Como tenuta de trabajo e instrucción dentro de la repartición, durante el período de verano.

Prendas complementarias:

- a. Casaca, cuando las condiciones meteorológicas lo ameriten.

TENIDA N° 20 (Trabajo dentro de la Repartición o a bordo).

Oficial masculino: gorra, pantalón azul, camisa blanca manga larga, jersey azul cuello escote en

“V”, palas flexibles, camiseta media manga blanca, corbata larga, cinturón negro, calcetines negros, zapatos negros.

Oficial femenino: gorra, falda azul, camisa blanca manga larga, jersey azul cuello escote en “V”, palas flexibles, camiseta media manga blanca, corbatín negro, cinturón negro, medias, zapatos negros. Pantalón azul, calcetines negros y botín negro para personal embarcado y en climas fríos, cuando el mando lo disponga.

Ocasiones en que se usa:

- Uso exclusivo dentro de la Repartición o a bordo.

Prendas Complementarias:

- a. Parka impermeable, cuando las condiciones de tiempo lo ameriten.
- b. Pantalón impermeable, cuando las condiciones de tiempo lo ameriten.

DISTINTIVOS (Tenidas N°s. 14, 16 y 20).

Consistirán en palas flexibles, con una estrella y ancla como distintivo de grado. En su borde exterior llevarán un cordón tricolor.

TENIDA N° 21 (Infantería para C.A.O.R.)

Prendas que la componen: gorro drill para marinería, buzo azul de gabardina, bota militar, camiseta media manga blanca.

Ocasiones en que se usa:

- a. Durante períodos de instrucción teórico-práctica.
- b. Como tenida de trabajo a bordo.

Prendas Complementarias:

- a. Parka impermeable: dentro de la Repartición, cuando las condiciones de tiempo lo ameriten.
- b. Jersey azul cuello redondo: dentro de la Repartición, cuando las condiciones de tiempo lo ameriten.

DISTINTIVOS (Tenida N° 21)

Se llevará sobre el bolsillo superior izquierdo y consistirá en una cinta de velcro de la misma tonalidad del buzo, de 3 a 4 cms. de alto, por el

ancho del bolsillo, sobre la cual irá grabado la abreviatura C.A.O.R. en letras color dorado. Será de quita y pon.

TENIDA N° 22 (Campaña C.A.O.R. IM)

Prendas que la componen: quepis zona sur, tenida de combate zona sur, camiseta media manga color tabaco, calcetín clima frío color negro, botas de combate.

Ocasiones en que se usa:

- a. En campaña, entrenamiento de combate o ejercicios.
- b. Dentro de las Unidades del Cuerpo de Infantería de Marina.

Prendas Complementarias:

- a. Chaquetón de combate IM zona norte o sur, según corresponda.

DISTINTIVOS (Tenida N° 22):

Se llevará sobre el bolsillo superior izquierdo del blusón, y consistirá en un parche de la misma tonalidad del blusón, de 3 a 4 cms. de alto por el ancho del bolsillo, sobre el cual irá grabado la abreviatura C.A.O.R. IM en letras color negro.

DISTINTIVOS DE OFICIALES

El distintivo común de los Oficiales de la Armada es una estrella de cinco picos, que se lleva en el escudo de la gorra, en las bocamangas y palas, además de los galones correspondientes al grado. Los Oficiales del Servicio Religioso llevarán una cruz metálica de pequeño tamaño sobre el bolsillo del dormán.

Galones

Los galones correspondientes al grado son comunes a todo Oficial Naval. Los Oficiales de los escalafones que se indican, llevan entre los galones un fondo de los siguientes colores (color que llevan en el borde de sus palas los Contraalmirantes de Justicia y Sanidad):

- | | |
|----------------------------|---------|
| - Justicia | Verde |
| - Sanidad y Sanidad Dental | Rojo |
| - Servicio Religioso | Morado |
| - Bandas | Celeste |

Gorras

Las gorras de los Oficiales de Marina son iguales, pero con las siguientes variaciones.

Contraalmirante, Vicealmirante y Almirante

Visera forrada con paño negro llevando doble corrida de laureles de 18 milímetros de ancho, cada una, bordadas con hilo de oro. El ancla del escudo va sobre fondo rojo.

Capitanes de Fragata y Navío

Visera forrada con paño negro llevando una corrida de laureles de 18 milímetros de ancho, bordados con hilo de oro.

Tenidas de Civil

Cuando se disponga el uso de tenida de civil para una actividad oficial, se deberá tener presente lo que se señala a continuación, para determinar el tipo de tenida a emplear:

Formal

- 1.- Hombre: traje oscuro de tonalidades azul, negro o gris, con corbata.
- 2.- Mujer: traje oscuro, corto o largo, según las circunstancias.

Semi-formal

- 1.- Hombre: chaqueta y pantalón de distinto color, con corbata.
- 2.- Mujer: traje corto, falda o pantalón.

Informal

- 1.- Hombre: semi-formal sin corbata.
- 2.- Mujer: similar a Semi-formal.

Sport

- 1.- Hombre: tenida de vestir (camisa, suéter o casaca). Sin chaqueta ni corbata.
- 2.- Mujer: tenida de vestir (blusa, suéter o casaca) Vestido, falda o pantalón.

Excluye el uso de jeans y/o zapatillas.

Libre

- 1.- Hombre: libre.
- 2.- Mujer: libre.

Incluye uso de jeans, short o bermuda y/o zapatillas, según el tipo de evento y clima. En eventos al aire libre.

TENIDAS DE GENTE DE MAR

I. Uniformes de Parada (1 al 9)

Tenida 1 (Parada Azul)

Personal Naval

Dormán: gorra, dormán azul, pantalón azul, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros, zapatos negros, guantes blancos, piochas, condecoraciones y medallas.

Chompa: gorra de loneta blanca, chompa azul, pantalón azul, cinturón negro, camiseta media manga blanca, lanilla, cuello, corbata para marinería, rabiza, calcetines negros, zapatos negros, guantes blancos, piochas, condecoraciones y medallas.

Personal Femenino: gorra, chaqueta azul, falda azul, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbatín negro, medias, zapatos negros, cartera negra, guantes blancos, piochas, condecoraciones y medallas. Pantalón azul, calcetines negros y botín negro para personal embarcado y en climas fríos cuando el mando lo disponga.

Personal Infantería de Marina

Dormán: gorra, dormán azul, pantalón azul con vivo rojo, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros, zapatos negros, guantes blancos, piochas, condecoraciones y medallas.

Guerrera: gorra, guerrera azul, cinturón blanco con chapa para personal IM, pantalón azul con vivo rojo, cinturón negro, camisa blanca manga larga cuello redondo, camiseta media manga blanca, calcetines negros, zapatos negros, guantes blancos, piochas, condecoraciones y medallas.

Se usa en las siguientes ocasiones:

- a. Recepción y despedida en Unidades y Reparticiones, a S.E. el Presidente de la República, al Sr. Ministro de Defensa Nacional y

Autoridades extranjeras de igual rango, siempre que no sea para ejercicio.

- b. Ceremonias militares en que se ordene esta tenida.
- c. Recepción y despedida a bordo de Comandantes en Jefe de Armadas extranjeras en visita oficial.
- d. En ceremonias de matrimonio religioso, el (la) novio(a) y los padrinos.

Prendas complementarias:

Personal masculino

- a. Personal de dormán Naval e IM:

Capote. Sobre él no se usarán piochas, condecoraciones ni medallas.

- b. Personal de Chompa:

Chaquetón. Sobre él no se usarán piochas, condecoraciones ni medallas.

- c. Personal IM de guerrera:

Capote. Sobre él no se usarán piochas, condecoraciones ni medallas.

Personal femenino

Capote. Sobre él no se usarán piochas, condecoraciones ni medallas.

Tenida N° 2 (Parada Blanco)

Personal Naval

Dormán: gorra, dormán blanco, palas rígidas, pantalón blanco, cinturón blanco, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros, zapatos negros, guantes blancos, piochas, condecoraciones y medallas.

Chompa: gorra de loneta blanca, chompa blanca, distintivo de especialidad y grado bordado de color rojo, pantalón blanco, camiseta media manga blanca, lanilla, cuello, corbata para marinería, rabiza, calcetines negros, zapatos negros, guantes blancos, piochas, condecoraciones y medallas.

Personal Femenino: gorra, chaqueta blanca, palas rígidas, falda blanca, cinturón blanco, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbatín negro, guantes blancos, medias, zapatos

negros, piochas, condecoraciones y medallas. Pantalón blanco, calcetines negros y botín negro para personal embarcado.

Personal de Infantería de Marina

Dormán: gorra, dormán blanco, palas rígidas, pantalón blanco, cinturón blanco, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros, zapatos negros, guantes blancos, piochas, condecoraciones y medallas.

Guerrera: gorra, guerrera blanca, distintivo de especialidad y grado bordado de color rojo, cinturón blanco con chapa para personal IM, pantalón blanco, cinturón blanco, camisa blanca manga larga cuello redondo, camiseta media manga blanca, calcetines negros, zapatos negros, guantes blancos, piochas, condecoraciones y medallas.

Ocasiones en que se usa:

En climas calurosos, en los mismos casos indicados para la Tenida N° 1, con excepción de ceremonias de matrimonio religioso.

II. Uniformes de Servicio (10 AL 19)

Tenida N° 11 (Servicio azul)



Personal Naval

Dormán: gorra, dormán azul, pantalón azul, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros, zapatos negros, guantes de cuero café, piochas y cintas.

Chompa: gorra de loneta blanca, chompa azul, pantalón azul, cinturón negro, lanilla, camiseta media manga blanca, cuello, corbata para marinería, rabiza, calcetines negros, zapatos negros, piochas y cintas.

Personal Femenino: gorra, chaqueta azul, falda azul, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, cinturón negro, corbatín negro, guantes de cuero café (sólo para Sargentos, Suboficiales y Suboficiales Mayores), piochas, cintas, medias, zapatos negros, cartera negra. Pantalón azul, calcetines negros y botín negro para usar en servicios de guardia, a bordo, en climas fríos o cuando el mando lo disponga.



Infantería de Marina



Dormán: gorra, dormán azul, pantalón azul con vivo rojo, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros, zapatos negros, guantes de cuero café, piochas y cintas.

Guerrera: gorra, guerrera azul, cinturón blanco con chapa para personal IM, camisa blanca manga larga cuello redondo, camiseta media manga blanca, pantalón azul con vivo rojo, cinturón negro, calcetines negros, zapatos negros, piochas y cintas.

Ocasiones en que se usa:

- Recepción y despedida en Unidades y Reparticiones a S.E. el Presidente de la República, al Sr. Ministro de Defensa Nacional y Autoridades extranjeras de igual rango, cuando asistan a presenciar ejercicios.
- Recepción y despedida en Unidades y Reparticiones al Sr. C.J.A. y Oficiales que integran el Alto Mando Naval en visitas de Inspección.

- c. En recepciones y entregas de mando las Comandancias en Jefe, Comandancias de Unidades y Reparticiones.
- d. En revistas Generales.
- e. Cuando se está franco y se vista uniforme.
- f. Ceremonias de matrimonio religioso en la iglesia y posterior recepción.
- g. Para cubrir guardia apostado, cuando se ordene Tenida del día N° 1 u 11, con correa, bota militar y armamento. El personal de chompa la usará sin rabiza y pantalón dentro de la bota militar. El personal femenino la usará con pantalón y bota militar.
- h. El personal de chompa usará la gorra con barboquejo colocado, para ceremonias militares, revistas y guardia apostado.
- i. Con tiros y guantes, será usada por los Suboficiales y sargentos, cuando se desempeñen como Jefes de Guardia y se ordene Tenida N° 1 u 11.
- j. En las Unidades y Reparticiones de la Armada, el personal I.M. y Tropa Profesional que se desempeñe en puestos de guardia de Prevención o de Policía Militar, usará esta tenida con casco blanco. Quienes usan dormán, con tiros; quienes usan guerrera, con cinturón, correa blanca y pistola, fusil o bastón, según corresponda y bota militar con el pantalón dentro de ésta.
- k. Ceremonias fúnebres en caso de fallecimiento de miembros de la Institución en servicio activo y las indicadas en el Ceremonial Naval.

Prendas complementarias:

Personal Masculino Naval e IM:

Personal de Dormán:

- Capote: para salir franco o en comisión. Formación para ceremonias militares. Sobre él no se usarán piochas ni cintas.
- Impermeable: cuando las condiciones del tiempo lo ameriten. No se usará en formaciones ni estando de guardia.
- Zapatillas de agua: cuando las condiciones del tiempo lo ameriten. No se usará en formaciones ni estando de guardia.

Personal de Chompa:

- Chaquetón: sobre él no se usarán piochas ni cintas. Para salir franco o en comisión. Formación para ceremonias militares. Para cubrir guardia apostado, con correa y armamento de servicio, cuando se ordene.
- Guantes de cuero café: sólo cuando se use chaquetón o impermeable.
- Impermeable: cuando las condiciones del tiempo lo ameriten. No se usará en formaciones ni estando de guardia.
- Zapatillas de agua: cuando las condiciones del tiempo lo ameriten. No se usará en formaciones ni estando de guardia.

Personal de Guerrera:

- Capote: sobre él se usará el cinturón blanco con chapa para personal IM. Sobre él no se usarán piochas ni cintas. Para salir franco o en comisión. Formación para ceremonias militares.
- Guantes de cuero café: sólo cuando se use capote o impermeable.
- Impermeable: Cuando las condiciones del tiempo lo ameriten. No se usará en formaciones ni estando de guardia.
- Zapatillas de agua: cuando las condiciones del tiempo lo ameriten. No se usará en formaciones ni estando de guardia.

Personal Femenino:

- Capote: para salir franco o en comisión. Formación para ceremonias militares. Sobre él no se usarán piochas ni cintas.
- Guantes de cuero café: sólo cuando se use capote o impermeable (Cabos y Marineros).
- Impermeable: cuando las condiciones del tiempo lo ameriten. No se usará en formaciones ni estando de guardia.
- Zapatillas de agua: cuando las condiciones del tiempo lo ameriten. No se usará en formaciones ni estando de guardia.

Tenida N° 11A (Servicio con chaquetilla)

De Suboficial Mayor a Sargento 2°

Personal Masculino: gorra, chaquetilla, piochas, cintas (hasta tres), palas rígidas no cosidas a la prenda, pantalón azul, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros, zapatos negros.

El personal IM usará pantalón azul sin ribetes color rojo y palas rígidas con contorno vivo rojo.

Personal Femenino: gorra, chaquetilla, piochas, cintas (hasta tres), palas rígidas no cosidas a la prenda, falda azul, medias, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbatín negro, zapatos negros y cartera negra. Pantalón azul, calcetines negros y botín negro para personal embarcado.

Ocasiones en que se usa:

- Cuando se esté franco y se vista uniforme.
- Para transitar por la vía pública.
- En ceremonias internas.
- Reuniones de trabajo extrainstitucionales.
- Visitas de cámaras a buques extranjeros.
- Presentaciones oficiales al Sr. M.D.N., C.J.A., J.E.M.G.A., DD.GG., C.J.E., C.J.ZZ.NN., DD.TT. y Comandantes de Buques o Jefes de Reparticiones.
- Visitas protocolares que no contemplen otra tenida; presentación al regreso de feriado, permiso y término de comisiones.
- Recepción y despedida en Unidades y en las Reparticiones del Sr. C.J.A. y Oficiales que integran el Alto Mando Naval en las visitas de Inspección.

Prendas Complementarias:

Personal Masculino y Femenino

- Chaquetón: su uso incluye el desplazamiento entre el lugar de residencia y la Unidad o Repartición, en cualquier medio de movilización y el tránsito por la vía pública para efectuar trámites particulares ocasionales.

- Parka impermeable: dentro de la Unidad o Repartición, cuando las condiciones del tiempo lo recomiendan.
- Guantes de cuero café: cuando se use chaquetón, parka impermeable o impermeable.
- Impermeable: no se usará en formaciones ni estando de guardia.
- Zapatillas de agua. cuando se autorice.

TENIDA N° 12 (Servicio Blanco)

Prendas que la componen:

- Igual que la tenida N° 2, usando cintas en vez de condecoraciones y medallas, con guantes blancos, sólo cuando se disponga.

Ocasiones en que se usa:

- En climas calurosos, en las mismas ocasiones indicadas para Tenida N° 1, con excepción de ceremonias de matrimonio religioso.
- En la Cuarta Zona Naval, Región Metropolitana y Zonas Interiores de la jurisdicción de la Primera Zona Naval, desde noviembre a marzo, en toda ceremonia donde participe S.E. el Presidente de la República y ceremonias en embajadas, siempre después de las 18.00 hrs.

TENIDA N° 13 (Servicio Blanco/Azul)

Prendas que la componen:

Personal Masculino Naval

Dormán: gorra, dormán blanco, palas rígidas, pantalón azul, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros, zapatos negros, guantes de cuero café, piochas y cintas.

Chompa: gorra de loneta blanca, chompa blanca, distintivo de especialidad y grado bordado de color rojo, pantalón azul, cinturón negro, lanilla, camiseta media manga blanca, cuello, corbata para marinería, rabiza, calcetines negros, zapatos negros, piochas y cintas.

Personal Femenino: gorra, chaqueta blanca, palas rígidas, falda azul, camisa blanca manga larga, corbatín negro, guantes de cuero café (sólo para

Sargentos, Suboficiales y Suboficiales Mayores), camiseta media manga blanca, cinturón negro, piochas, cintas, medias, zapatos negros y cartera negra. Pantalón azul, calcetines negros y botín negro, en servicio de guardia o cuando el mando lo disponga.

Personal de Infantería de Marina:

Dormán: gorra, dormán blanco, palas rígidas, pantalón azul con vivo rojo, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros, zapatos negros, guantes de cuero café, piochas y cintas.

Guerrera: gorra, guerrera blanca, distintivo de especialidad y grado bordado de color rojo, cinturón blanco con chapa para personal IM, camisa blanca manga larga cuello redondo, camiseta media manga blanca, pantalón azul con vivo rojo, cinturón negro, calcetines negros, zapatos negros, piochas y cintas.

Ocasiones en que se usa:

- Uso exclusivo del personal de dotación en las Reparticiones aposentadas en Santiago, en los períodos en que el Comandante de Guarnición lo disponga.
- De preferencia se usará para asistir a reuniones sociales, actos del servicio, ceremonias oficiales y otros eventos, o en las ocasiones en que la autoridad respectiva lo disponga.

Tenida N°14 (Servicio diario con Chaquetilla)

Personal Naval Masculino

Dormán: gorra, chaquetilla azul, palas flexibles, placa de identificación, piochas, pantalón azul, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros y zapatos negros.

Chompa: gorro marino, chaquetilla azul pizarra, placa de identificación, piochas, palas flexibles, pantalón azul pizarra, cinturón azul, camisa céfiro azul, camiseta media manga blanca, calcetines negros y zapatos negros.

Personal Naval Femenino

Suboficiales Mayores, Suboficiales y Sargentos: gorra, chaquetilla azul, placa de identificación, piochas, palas flexibles, falda azul, camisa blanca manga larga, camiseta media manga



blanca, corbatín negro, medias, cinturón negro y zapatos negros. Pantalón azul con calcetines y botín negro para personal embarcado.

Cabos y Marineros: gorro marino, chaquetilla azul pizarra, placa de identificación, piochas, palas flexibles, cinturón azul, pantalón azul pizarra, camisa céfiro azul, camiseta media manga blanca, calcetines negros, botín negro.

Personal de Infantería de Marina

Dormán: gorra, chaquetilla azul, placa de identificación, palas flexibles, piochas, pantalón azul, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros y zapatos negros.

Guerrera: quepis, tenuta de combate zona norte/sur, camiseta media manga color tabaco, cinturón color verde oliva, calcetín frío/templado, según corresponda, bota militar.

Ocasiones en que se usa:

- El Personal que viste dormán para cubrir guardia, con guantes de cuero café y tiros o armamento reglamentario, según se disponga. A bordo además se usará con prismáticos.

- b. El Personal que viste chompa, para cubrir guardia apostado con correa, bota militar gorra de loneta blanca con barboquejo colocado y armamento de servicio, cuando se ordene.
- c. De Suboficial Mayor a Sargento 2º Naval, Infantería de Marina y de los Servicios autorizado para vestir uniforme, para desempeñarse durante la jornada de trabajo, tanto a bordo como en tierra. Su uso incluye el desplazamiento entre el lugar de residencia y la Unidad o Repartición, en cualquier medio de movilización, y el tránsito por la vía pública para trámites particulares ocasionales.
- d. De Cabo 1º a Marinero o Soldado de Infantería de Marina y de los Servicios autorizado para vestir uniforme, para desempeñarse durante la jornada, tanto a bordo como en tierra. Su uso sólo incluye el desplazamiento dentro de los recintos navales correspondientes y excluye su empleo fuera de la Unidad o Repartición.
- e. Como tenida de desembarco, con casco, armamento y botas cuando se disponga.
- f. El personal de dormán Naval e IM, podrá usar esta tenida sin chaquetilla, camisa blanca manga larga y corbata larga, con palas flexibles, en cualquier época del año, para desempeño durante la jornada de trabajo y solamente dentro de las Unidades y Reparticiones.
- g. El personal de chompa podrá usar esta tenida sin la chaquetilla azul pizarra. En climas calurosos, podrá usarse con camisa céfiro azul manga corta.
- h. El personal IM de guerrera; en actividades de bien público, estado de excepción constitucional y entrenamiento, cuando así se disponga.
- i. El personal Gente de Mar Femenino de Cabos y Marineros usará la Tenida Nº 14 correspondiente a Suboficiales y Sargentos sólo mientras se encuentren en su puesto de trabajo de servicio directo del Alto Mando Naval, debiendo utilizar para las otras actividades la tenida azul pizarra. No obstante, esta autorización se amplía a requerimiento de otros mandos o reparticiones, previa aprobación de su Mando Operativo, exclusivamente para personal que desempeña funciones protocolares o de atención a público directo. El personal de los grados antes mencionados que no se desempeñe en las

funciones descritas precedentemente, deberá usar la tenida Nº 14 Azul Pizarra.

Prendas Complementarias:

Personal Masculino Naval e IM

Personal de Dormán:

- Chaquetón: cuando las condiciones del tiempo así lo aconsejen; sobre él no se usarán piochas. Para cubrir guardias. Como tenida de desembarco con casco, armamento y bota militar, cuando se disponga. Para desempeñarse durante la jornada de trabajo, tanto a bordo como en tierra, dentro y fuera de la Unidad o Repartición. Su uso incluye el desplazamiento entre el lugar de residencia habitual y la Unidad o Repartición, en cualquier medio de movilización y el tránsito por la vía pública para efectuar trámites particulares ocasionales.
- Guantes de Cuero café: sólo cuando se use con chaquetón, parka, impermeable, impermeable y cuando se esté de guardia.
- Parka impermeable, dentro de las Unidades y Reparticiones.
- Pantalón impermeable, dentro de las Unidades y Reparticiones
- Impermeable: cuando las condiciones del tiempo lo ameriten. No se usará en formaciones ni estando de guardia.
- Zapatillas de agua: cuando las condiciones del tiempo lo ameriten. No se usará en formaciones ni estando de guardia.
- Jersey azul cuello escote en "V" con palas flexibles, en reemplazo de la chaquetilla azul al interior de las Reparticiones.
- Jersey azul cuello redondo, en reemplazo de la chaquetilla azul con palas flexibles al interior de las Unidades.
- Conjunto clima frío capa intermedia, para personal embarcado, cuando las condiciones climáticas así lo ameriten.

Personal de Chompa:

- Parka impermeable, dentro de las Unidades y Reparticiones.

- Pantalón impermeable, dentro de las Unidades y Reparticiones.
- Zapatillas de agua: cuando las condiciones del tiempo lo ameriten. No se usará en formaciones ni estando de guardia.
- Jersey azul cuello redondo, en reemplazo de la chaquetilla azul con palas flexibles al interior de las Unidades.
- Conjunto clima frío capa intermedia, para personal embarcado, cuando las condiciones climáticas así lo ameriten.

Personal de Infantería de Marina (Guerrera):

- Chaquetón de combate, dentro de la Unidad.
- Jersey de color verde oliva o tabaco cuello redondo, al interior de las Unidades.

Personal Naval Femenino:

Suboficiales Mayores, Suboficiales y Sargentos

- Chaquetón: cuando las condiciones del tiempo así lo aconsejen. Para cubrir guardias. Sobre él no se usarán piochas. Como tenuta de desembarco con casco, armamento y bota militar, cuando se disponga. Para desempeñarse durante la jornada de trabajo, tanto a bordo como en tierra, dentro y fuera de la Unidad o Repartición. Su uso incluye el desplazamiento entre el lugar de residencia habitual y la Unidad o Repartición, en cualquier medio de movilización y el tránsito por la vía pública para efectuar trámites particulares ocasionales.
- Guantes de cuero café: sólo cuando se use con chaquetón, parka impermeable, impermeable y cuando se esté de guardia.
- Parka impermeable, dentro de la Unidad o Repartición.
- Pantalón impermeable, dentro de la Unidad o Repartición.
- Impermeable: cuando las condiciones del tiempo lo ameriten. No se usará en formaciones ni estando de guardia.

- Zapatillas de agua. Cuando las condiciones del tiempo lo recomienden. No se usará en formaciones ni estando de guardia.
- Jersey azul cuello escote en "V" con palas flexibles, en reemplazo de la chaquetilla azul al interior de las Reparticiones.
- Jersey azul cuello redondo, en reemplazo de la chaquetilla azul con palas flexibles al interior de las Unidades.
- Conjunto clima frío capa intermedia, para personal embarcado, cuando las condiciones climáticas así lo ameriten.

Cabos y Marineros

- Parka impermeable dentro de las Unidades y Reparticiones.
- Pantalón impermeable dentro de las Unidades y Reparticiones.
- Zapatillas de agua: cuando las condiciones del tiempo lo ameriten. No se usará en formaciones ni estando de guardia.
- Jersey azul cuello redondo, en reemplazo de la chaquetilla azul con palas flexibles al interior de las Unidades
- Conjunto clima frío capa intermedia, para personal embarcado, cuando las condiciones climáticas así lo ameriten.

TENIDA N° 14A (Servicio con Casaca)

Suboficial Mayor, Suboficial y Sargento Naval, Infantería de Marina y de los Servicios que viste uniforme:

Personal Masculino: gorra, casaca azul, placa de identificación, piochas, palas flexibles, pantalón azul, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros y zapatos negros.

Personal Femenino: gorra, casaca, placa de identificación, piochas, palas flexibles, falda azul, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, medias, corbatín negro y



zapatos negros. Pantalón azul, calcetines negros y botín negro para personal embarcado.

Cabos y Marineros que viste uniforme

Personal Masculino: gorra de loneta blanca, casaca, placa de identificación, piochas, palas flexibles, pantalón azul, cinturón negro, beatle blanco, camiseta media manga blanca, calcetines negros y zapatos negros.

Personal Femenino: gorra, casaca, placa de identificación, piochas, palas flexibles, beatle blanco, camiseta media manga blanca, falda azul, medias, cinturón negro y zapatos negros. Pantalón azul, calcetines negros y botín negro para personal embarcado.

Ocasiones en que se usa:

- a. Para desempeñarse durante la jornada de trabajo, tanto a bordo como en tierra, dentro y fuera de la Unidad o Repartición. Su uso incluye el desplazamiento entre el lugar de residencia y la Unidad o Repartición, en cualquier medio de movilización y el tránsito por la vía pública para efectuar trámites particulares ocasionales.

- b. El personal que viste dormán, para cubrir guardias, con guantes de cuero café y tiros o armamento, según se disponga. A bordo, además se usará con prismáticos.
- c. El personal que viste chompa, para cubrir guardia apostado, con guantes de cuero café, correa, bota militar, gorra con barboquejo colocado y armamento de servicio, cuando se ordene.
- d. Como tenida de desembarco, con casco, armamento y botas cuando se disponga.

Prendas complementarias:

Personal Masculino:

Personal de Dormán:

- Chaquetón: sobre él no se usarán piochas. Cuando las condiciones del tiempo así lo aconsejen. Para cubrir guardias. Como tenida de desembarco con casco, armamento y bota militar, cuando se disponga. Para desempeñarse durante la jornada de trabajo, tanto a bordo como en tierra, dentro y fuera de la Unidad o Repartición. Su uso incluye el desplazamiento entre el lugar de residencia habitual y la Unidad o Repartición, en cualquier medio de movilización y el tránsito por la vía pública para efectuar trámites particulares ocasionales.
- Guantes de cuero café: sólo cuando se use chaquetón, parka impermeable, impermeable y cuando se esté de guardia.
- Parka impermeable, dentro de las Unidades y Reparticiones.
- Pantalón impermeable, dentro de las Unidades y Reparticiones.
- Impermeable: cuando las condiciones del tiempo lo recomienden. No se usará en formaciones ni estando de guardia.
- Zapatillas de agua: cuando las condiciones del tiempo lo recomienden. No se usará en formaciones ni estando de guardia.
- Jersey azul cuello escote en "V" con palas flexibles, en reemplazo de la casaca azul al interior de las Reparticiones.

- Jersey azul cuello redondo, en reemplazo de la casaca azul con palas flexibles al interior de las Unidades.
- Conjunto clima frío capa intermedia para personal embarcado, cuando las condiciones climáticas así lo ameriten.

Personal de Chompa:

- Chaquetón: sobre él no se usarán piochas. Cuando las condiciones del tiempo así lo aconsejen. Para cubrir guardias. Como tenida de desembarco con casco, armamento y bota militar, cuando se disponga. Para desempeñarse durante la jornada de trabajo, tanto a bordo como en tierra, dentro y fuera de la Unidad o Repartición. Su uso incluye el desplazamiento entre el lugar de residencia habitual y la Unidad o Repartición, en cualquier medio de movilización y el tránsito por la vía pública para efectuar trámites particulares ocasionales.
- Guantes de cuero café: sólo cuando se use chaquetón, parka impermeable, impermeable y cuando se esté de guardia.
- Parka impermeable, dentro de las Unidades y Reparticiones.
- Pantalón impermeable, dentro de las Unidades y Reparticiones,
- Impermeable: cuando las condiciones del tiempo lo ameriten. No se usará en formaciones ni estando de guardia.
- Zapatillas de agua: cuando las condiciones del tiempo lo recomienden. No se usará en formaciones ni estando de guardia.
- Conjunto clima frío capa intermedia, para personal embarcado, cuando las condiciones climáticas así lo ameriten.

Personal de Infantería de Marina

- Chaquetón de combate, dentro de la Unidad.
- Jersey de color verde oliva o tabaco cuello redondo, al interior de las Unidades.

Personal Naval Femenino

Suboficiales Mayores, Suboficiales y Sargentos:

- Chaquetón: sobre él no se usarán piochas. Cuando las condiciones del tiempo así lo aconsejen. Para cubrir guardias.

Como tenida de desembarco con casco, armamento y bota militar, cuando se disponga. Para desempeñarse durante la jornada de trabajo, tanto a bordo como en tierra, dentro y fuera de la Unidad o Repartición. Su uso incluye el desplazamiento entre el lugar de residencia habitual y la Unidad o Repartición, en cualquier medio de movilización y el tránsito por la vía pública para efectuar trámites particulares ocasionales.

- Guantes de cuero café: sólo cuando se use chaquetón, parka impermeable, impermeable y cuando se esté de guardia.
- Parka impermeable, dentro de las Unidades y Reparticiones.
- Pantalón impermeable, dentro de las Unidades y Reparticiones.
- Impermeable. Cuando las condiciones del tiempo lo ameriten. No se usará en formaciones ni estando de guardia.
- Zapatillas de agua: cuando las condiciones del tiempo lo ameriten. No se usará en formaciones ni estando de guardia.
- Jersey azul cuello escote en "V" con palas flexibles, en reemplazo de la casaca azul al interior de las Reparticiones.
- Jersey azul cuello redondo, en reemplazo de la casaca azul con palas flexibles al interior de las Unidades.
- Conjunto clima frío capa intermedia, para personal embarcado, cuando las condiciones climáticas así lo ameriten.

Cabos y Marineros

- Chaquetón: sobre él no se usarán piochas. Cuando las condiciones del tiempo así lo aconsejen. Para cubrir guardias. Como tenida de desembarco con casco, armamento y bota militar, cuando se disponga. Para desempeñarse durante la jornada de trabajo, tanto a bordo como en tierra, dentro y fuera de la Unidad o Repartición. Su uso incluye el desplazamiento entre el lugar de residencia habitual y la Unidad o Repartición, en cualquier medio de movilización y el tránsito por la vía pública para efectuar trámites particulares ocasionales.

- Guantes de cuero café: sólo cuando se use chaquetón, parka impermeable, impermeable y cuando se esté de guardia.
- Parka impermeable: dentro de las Unidades y Reparticiones.
- Pantalón impermeable, dentro de las Unidades y Reparticiones.
- Impermeable: cuando las condiciones del tiempo lo ameriten. No se usará en formaciones ni estando de guardia
- Zapatillas de agua: cuando las condiciones del tiempo lo ameriten. No se usará en formaciones ni estando de guardia.
- Conjunto clima frío capa intermedia para personal embarcado, cuando las condiciones climáticas así lo ameriten.

TENIDA Nº 15 (Servicio Tropical)

Prendas que la componen:

Personal Naval Masculino e Infantería de Marina (Suboficial Mayor a Marinero o Soldado IM): gorra, gorra de loneta blanca para Cabos y Marineros Navales, camisa blanca manga corta cuello sport, placa de identificación, camiseta media manga blanca, palas flexibles, pantalón blanco, cinturón blanco, piochas, cintas, calcetines negros y zapatos negros.

Personal Naval Femenino: gorra, camisa blanca manga corta cuello sport, placa de identificación, palas flexibles, camiseta media manga blanca, falda blanca, medias, piochas, cintas, cinturón blanco, cartera blanca y zapatos negros. Pantalón blanco, calcetines negros y botín negro para personal embarcado.

Ocasiones en que se usa:

- Para salir franco en climas calurosos, cuando se autorice.
- Como tenida de presentación y recepción a bordo en puerto extranjero, cuando en ocasiones similares esta tenida sea la usada en la Armada del país que se visite.
- Visita de cámaras a buques extranjeros.

- Para asistir a reuniones de trabajo, conferencias o exposiciones en las que así se disponga.
- En la Cuarta Zona Naval, Región Metropolitana y Zonas Interiores de la jurisdicción de la Primera Zona Naval, desde noviembre a marzo, entre las 08.00 y 18.00 hrs., para presentaciones oficiales ante autoridades y ceremonias, en ambos casos civiles y militares.

TENIDA Nº 15A (Servicio Tropical Pantalón Corto)

Personal Masculino y Femenino: gorra, gorra de loneta blanca para Cabos y Marineros Navales, camisa blanca manga corta cuello sport, camiseta media manga blanca, palas flexibles, pantalón bermuda blanco, cinturón blanco, calcetines blancos largos y zapatillas blancas.

Ocasiones en que se usa:

- En época estival en la Primera y Cuarta Zona Naval, cuando se autorice.
- Se usará con un cinturón forniture color blanco, con estuche para revólver, bastón, esposas, equipo de comunicaciones, etc., cuando se efectúe labores de patrullaje en playas.

TENIDA Nº 16 (Servicio de Verano)

Personal Masculino: gorra, gorra de loneta blanca para Cabos y Marineros Navales, camisa blanca manga corta cuello sport, placa de identificación, piochas, camiseta media manga blanca, palas flexibles, pantalón azul, cinturón negro, calcetines negros y zapatos negros.

Personal Femenino: gorra, camisa blanca manga corta cuello sport, placa de identificación, piochas, camiseta media manga blanca, palas flexibles, falda azul, cinturón negro, medias, zapatos negros y cartera negra. Pantalón azul, calcetines negros y botín negro para personal embarcado o apostado de guardia.

Ocasiones en que se usa:

- Para desempeño de actividades durante la jornada de trabajo tanto, a bordo como en tierra dentro y fuera de la Unidad o Repartición, según lo disponga el Comandante de Guarnición Naval correspondiente y las condiciones climáticas lo hagan aconsejable. Durante el franco, su uso incluye el desplazamiento, en cualquier medio

de movilización, entre el lugar de residencia y la Unidad o Repartición y viceversa.

- b. Para cubrir guardia apostado, con corraje, bota militar, gorra con barboquejo colocado y armamento de servicio, cuando se disponga. Como tenida de desembarco, con casco, armamento y botas cuando se disponga.
- c. Para el Personal Femenino, como alumnas e instructoras, se autoriza el uso del pantalón en las Academias, Escuelas y Centros de Instrucción. En las reparticiones, durante la jornada diaria de trabajo, los Mandos podrán autorizar el uso del pantalón sólo cuando las condiciones del tiempo así lo aconsejen.
- d. En toda circunstancia su uso será entre las 07.00 y 20.00 horas.

Prendas complementarias:

Casaca, cuando las condiciones meteorológicas lo ameriten.

III.-UNIFORMES DE TRABAJO (20 al 29).

TENIDA Nº 20 (Trabajo a Bordo)

Personal Masculino

Dormán: gorra, jersey azul cuello redondo, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, palas flexibles, cinturón negro, pantalón azul, calcetines negros y zapatos de combate.

Chompa: gorro marino, jersey azul cuello redondo, palas flexibles, camisa céfiro azul con distintivo de grados según reglamento, camiseta media manga blanca, cinturón azul, pantalón azul pizarra, calcetines negros y zapatos de combate.

Personal Femenino

Suboficiales Mayores, Suboficiales y Sargentos: gorra, jersey azul cuello redondo, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbatín negro, palas flexibles, cinturón negro, pantalón azul, calcetines negros y zapatos de combate.

Cabos y Marineros: gorro marino, jersey azul cuello redondo, palas flexibles, camisa céfiro azul con distintivo de grado según reglamento, camiseta media manga blanca, cinturón azul, pantalón azul pizarra, calcetines negros, zapatos de combate.

Ocasiones en que se usa:

Uso exclusivo a bordo.

Prendas complementarias:

- Parka impermeable, cuando las condiciones de tiempo lo ameriten.
- Pantalón impermeable, cuando las condiciones de tiempo lo ameriten.
- Gorro austral, para personal en Unidades que operen en la Tercera Zona Naval.
- Chaqueta de cuero café, para personal integrante de dotación de Submarinos.
- Conjunto clima frío capa intermedia, cuando las condiciones climáticas así lo ameriten.

TENIDA Nº 20A (Ambo Azul para Faena)

Personal Masculino y Femenino: ambo azul de trabajo, palas flexibles, cinturón azul, gorra o gorro marino, ropa interior de lana o algodón, camiseta media manga blanca, zapatos de combate y calcetines negros.

Ocasiones en que se usa:

Para ser empleado en faenas a bordo y en tierra.

Prendas complementarias:

- Parka impermeable, dentro de la unidad cuando las condiciones de tiempo lo recomienden.
- Pantalón impermeable, dentro de la unidad cuando las condiciones de tiempo lo recomienden.
- Jersey azul cuello redondo, dentro de la unidad cuando las condiciones de tiempo lo recomienden.

TENIDA N° 21 (De Combate)

Personal Masculino y Femenino: ambo azul de combate, palas flexibles, camiseta media manga blanca, cinturón azul, calcetines negros de algodón, ropa interior de algodón, zapatos de combate. Se acompañará de los siguientes accesorios: caperuza y guantes antifiama, cuchillo de combate, salvavidas, pito y linterna.

El personal embarcado en Submarinos usará el ambo azul de combate sin cintas reflectantes.

Ocasiones en que se usa:

Uso exclusivo a bordo como tenida de combate.

Prendas complementarias:

- Jersey azul cuello redondo, cuando las condiciones de tiempo lo recomienden.
- Chaqueta de cuero café, para personal embarcado en Submarinos.

TENIDA N° 22 (Campaña I.M.)

Prendas que la componen:

Quepis, tenida de combate norte/sur, camiseta media manga color tabaco, cinturón verde oliva, calcetín clima frío/templado según corresponda, botas de combate y distintivos característicos dispuestos por la COMANDANCIA GENERAL DEL CUERPO DE INFANTERÍA DE MARINA.

Cuando lo disponga el Mando correspondiente, se usará casco y armamento.

El personal de Comandos IM usará boina color verde petróleo o pasamontaña color negro o café arena, cuando se disponga.

Ocasiones en que se usa:

- En campaña, entrenamientos de combate o ejercicios de guerra.
- Guardia, actividades de bien público, estado de excepción constitucional o cuando se disponga.
- Dentro de las Unidades I.M.
- El personal naval destinado a Unidades I.M., podrá usar esta tenida en cuartel y campaña.

Prendas complementarias:

- Chaquetón de combate, cuando se disponga.
- Poncho raquelado (estampados en mimetismo zona norte o zona sur), cuando se disponga.
- Bufanda, cuando se disponga.
- Jersey de lana color verde oliva o café tabaco, cuando se disponga.
- Gorro pasamontaña color verde oliva o café arena, cuando se disponga.
- Guantes de cuero negro, cuando se disponga.

TENIDA N° 23 (Campaña B.T.)

DORMÁN Y CHOMPA:

Prendas que la componen:

Boina verde petróleo, tenida de combate zona norte/sur, calcetín clima frío/templado según corresponda, camiseta media manga color tabaco, cinturón para pantalón de combate, gorro pasamontaña color verde oliva o café arena y botas de combate.

Cuando lo disponga la autoridad correspondiente, se reemplazará la boina por gorra jungla (diferente color zona norte, centro y sur).

Ocasiones en que se usa:

- En entrenamientos de combate o ejercicios de guerra.
- Guardia, actividades de bien público, estado de excepción constitucional.
- Dentro de las Unidades.

Prendas complementarias:

- Chaquetón de combate: cuando se disponga.
- Poncho raquelado (estampados en mimetismo zona norte o zona sur, cuando se disponga.
- Bufanda, cuando se disponga.
- Jersey de lana color verde oliva o café tabaco, cuando se disponga.

- Gorro pasamontaña color verde oliva o café arena, cuando se disponga.
- Guantes de cuero negro, cuando se disponga.

TENIDA N° 24 (Vuelo)

Dormán y Chompa

Prendas que la componen:

Buzo de vuelo, camiseta media manga blanca, medias de algodón, ropa interior de algodón, botas de vuelo color café o negro, guantes de vuelo, cuchillo de supervivencia, gorra, gorro mariner o gorro de aviación con inscripción.

Ocasiones en que se usa:

- a. En actividades de vuelo, se usará con gorro de aviación.
- b. En toda otra ocasión se usará con gorra o gorro mariner o, según corresponda.

Prendas complementarias:

- Chaqueta de cuero café.

TENIDA N° 25 (Navegación/Incendio)

Dormán y Chompa

Prendas que la componen:

Ambo azul de combate, palas flexibles, ropa interior de algodón, cinturón azul, camiseta media manga blanca, zapatos de combate, calcetines negros de algodón y gorra, gorro mariner o boina negra, según se disponga. No se deberá usar boina negra, siendo reemplazada por gorra o gorro según corresponda en las siguientes ocasiones:

- En puerto base.
- En puerto habitado.

Se exceptúa de esta norma al B.M.S. "ALMIRANTE MERINO", Submarinos y Lanchas Misileras, pudiendo utilizar dicha prenda en sectores que se indica:

- En desplazamiento al interior de las plantas de ASMAR.
- En desplazamiento al interior de las Bases Navales.

Ocasiones en que se usa:

- a. En puerto base y en puerto habitado incluirá uso de gorra o gorro mariner o, según corresponda.
- b. Navegando y en puerto de campaña no habitado, incluirá uso de boina negra.

Prendas complementarias:

- Jersey azul cuello redondo, dependiendo de las condiciones meteorológicas.
- Conjunto clima frío capa intermedia, dependiendo de las condiciones meteorológicas.
- Para incendio se complementará con guantes antífama y caperuza, y los elementos adicionales que se requiera, estandarizados por el Centro de Entrenamiento de la Armada, sin gorra, gorro mariner o, boina negra ni ropa de abrigo.

TENIDA N° 26 (Trabajo de Sanidad, Personal Masculino)

Dormán y Chompa

Prendas que la componen:

Gorro blanco de enfermero, placa de identificación, camisa blanca manga corta cuello sport, palas flexibles, camiseta media manga blanca, pantalón blanco, cinturón blanco, calcetines blancos y zapatos blancos.

Ocasiones en que se usa:

- a. Se usará exclusivamente en el interior de Hospitales, Centros de Atención Médica u Odontológica, Policlínicos o Enfermerías, inclusive cuando se encuentre de guardia en el Servicio de Urgencia y deba cumplir una comisión en ambulancia.
- b. Usará gorro o gorra, según corresponda cuando se transite por el exterior de las edificaciones señaladas precedentemente.

Prendas complementarias:

- Parka impermeable. Cuando las condiciones del tiempo lo recomienden.
- Jersey azul cuello redondo. Cuando las condiciones del tiempo lo recomienden.

TENIDA N° 27 (Trabajo de Sanidad y Sanidad Dental, Personal Femenino)

Prendas que la componen:

Delantal blanco, placa de identificación, zapatos blancos tipo reina, toca blanca, medias color coñac o apricot y distintivo de grado y especialidad. Cuando la autoridad lo disponga, se usará zapato blanco calado.

Ocasiones en que se usa:

Se usará exclusivamente en el interior del Hospital, Centro de Atención Médica u Odontológica, Policlínicos o Enfermerías, inclusive cuando se encuentren de guardia en el Servicio de Urgencia y deba cumplir una comisión en ambulancia.

Prendas complementarias:

- Chaleco azul piedra, cuando las condiciones del tiempo lo recomienden.
- Capa azul, cuando las condiciones del tiempo lo recomienden.

TENIDA N° 28. (De trabajo para el personal de Gente de Mar de los Servicios del área de Mantenimiento y Operación, que labora en Arsenales, Maestranzas y Talleres de la Institución)

Dormán y Chompa:

Prendas que la componen:

Gorra o gorro Marinero según corresponda, ambo azul de trabajo, calcetines negros, camiseta media manga blanca, zapato de media caña de seguridad y palas flexibles.

Ocasiones en que se usa:

Dentro de la repartición como prenda de trabajo y para cubrir puestos de guardia militar.

Prendas complementarias:

- Parka impermeable, cuando las condiciones del tiempo lo recomienden.
- Jersey de lana azul cuello redondo, dentro de la Repartición, cuando las condiciones del tiempo lo recomienden.

TENIDA N° 29 (Especial de Trabajo)

Los Suboficiales Mayores, Suboficiales y Sargentos que ejerzan en terreno como instructores militares de Grumetes y/o de Conscriptos o que trabajen en departamentos de máquinas o en talleres de Unidades y Reparticiones, podrán usar chaquetilla y pantalón azul pizarra y camisa céfiro azul, a fin de evitar el deterioro de sus uniformes.

Podrá ser complementada con parka impermeable.

UNIFORMES DE FORMACIÓN (30 AL 39)

TENIDA N° 30 (Formación Azul).

Personal Naval Masculino

Dormán: gorra con doble barboquejo, dormán azul, pantalón azul con peales, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, guantes de cuero café, calcetines negros, zapatos negros, piochas, cintas o condecoraciones y medallas según se disponga. Los Sargentos 2º usarán equipo de infantería.

Chompa: gorra de loneta blanca con barboquejo, chompa azul, pantalón azul, cinturón negro, lanilla, camiseta media manga blanca, cuello, corbata para marinería, calcetines negros, bota militar, piochas, cintas o condecoraciones y medallas, según se disponga y equipo de infantería.

Personal Naval Femenino

Gorra, falda azul, chaqueta azul, camisa blanca manga larga, cinturón negro, camiseta media manga blanca, corbatín negro, guantes de cuero café sólo para S.O.M., S.O. y Sgts., zapatos negros, medias, cartera negra, piochas, cintas o condecoraciones y medallas, según se disponga.

Pantalón azul, calcetines negros y botín negro, para personal embarcado y en clima frío cuando el mando lo disponga.

Personal de Infantería de Marina

Dormán: gorra con doble barboquejo, dormán azul, pantalón azul con vivo rojo con peales, camisa blanca manga larga, cinturón negro, camiseta media manga blanca, corbata larga, guantes de cuero café, calcetines negros, zapatos negros,

piochas, cintas o condecoraciones y medallas según se disponga. Los Sargentos 2º usarán equipo de infantería.

Guerrera: gorra con doble barboquejo, guerrera azul, cinturón blanco con chapa para personal I.M., camisa blanca manga larga cuello redondo, camiseta media manga blanca, pantalón azul con vivo rojo con peales, cinturón negro, calcetines negros, zapatos negros, piochas, cintas o condecoraciones y medallas, según se disponga y equipo de infantería.

Ocasiones en que se usa:

- Formaciones para ceremonias militares.
- El personal que forma en Destacamentos de Presentación usará guantes blancos.
- El personal que viste chompa y guerrera de dotación de la Tercera Zona Naval y que forma en el Destacamento de Presentación, usará guantes de cuero café.

Prendas complementarias:

Personal Masculino

Personal de Dormán Naval e I.M.:

- Capote, sobre él no se usarán piochas, cintas ni medallas.

Personal de Chompa:

- Chaquetón, sobre él no se usarán piochas, cintas ni medallas.
- Personal IM de Guerrera:
- Capote, sobre él se usará el cinturón blanco con chapa para personal IM No se usarán piochas, cintas ni medallas.

Personal Femenino:

- Capote, sobre él no se usarán piochas, cintas ni medallas.

TENIDA N° 31 (Formación Blanco)

Personal Naval Masculino

Dormán: gorra con doble barboquejo, dormán blanco, palas rígidas, pantalón blanco con peales,

cinturón blanco, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros, zapatos negros, guantes blancos, piochas, cintas o condecoraciones y medallas, según se disponga. Los Sargentos 2º usarán equipo de infantería.

Chompa: gorra de loneta blanca con barboquejo, chompa blanca, distintivo de especialidad y grado bordado de color rojo, cuello, corbata para marinería, pantalón blanco, cinturón blanco, calcetines negros, bota militar, guantes blancos, piochas, cintas, o condecoraciones y medallas, según se disponga y equipo de infantería.

Personal Femenino

Gorra, chaqueta blanca, palas rígidas, falda blanca, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, cinturón blanco, corbatín negro, medias, zapatos negros, guantes blancos, piochas, cintas o condecoraciones y medallas, según se disponga. Pantalón blanco, cinturón blanco, calcetines negros y botín negro, para personal embarcado o cuando el mando lo disponga.

Personal de Infantería de Marina

Dormán: gorra con doble barboquejo, dormán blanco, palas rígidas, pantalón blanco con peales, cinturón blanco, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros, zapatos negros, guantes blancos, piochas, cintas o condecoraciones y medallas según se disponga. Los Sargentos 2º usarán equipo de infantería.

Guerrera: gorra con doble barboquejo, guerrera blanca, distintivo de especialidad y grado bordado de color rojo, cinturón blanco con chapa para personal IM, camisa blanca manga larga cuello redondo, camiseta media manga blanca, pantalón blanco con peales, cinturón blanco, calcetines negros, zapatos negros, guantes blancos, piochas, cintas o condecoraciones y medallas, según se disponga y equipo de infantería.

Ocasiones en que se usa:

Formaciones para ceremonias militares en climas calurosos.

TENIDA N° 32 (Formación Azul-Blanco)

Personal Naval Masculino

Dormán: gorra con doble barboquejo, dormán azul, pantalón blanco con peales, cinturón blanco,

camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros, zapatos negros, guantes blancos y piochas, cintas o condecoraciones y medallas, según se disponga. Los Sargentos 2º usarán equipo de infantería.

Chompa: gorra de loneta blanca con barboquejo, chompa azul, pantalón blanco, cinturón blanco, lanilla, cuello, corbata para marinería, camiseta media manga blanca, calcetines negros, bota militar, guantes blancos, piochas, cintas o condecoraciones y medallas, según se disponga y equipo de infantería.

Personal Naval Femenino

Gorra, chaqueta azul, falda blanca, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, cinturón blanco, corbatín negro, medias, zapatos negros, cartera negra, guantes blancos, piochas, cintas o condecoraciones y medallas, según se disponga.

Personal de Infantería de Marina

Dormán: gorra con doble barboquejo, dormán azul, pantalón blanco con peales, cinturón blanco, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros, zapatos negros, guantes blancos, piochas, cintas o condecoraciones y medallas, según se disponga. Los Sargentos 2º usarán equipo de infantería.

Guerrera: gorra con doble barboquejo, guerrera azul, cinturón blanco con chapa para personal IM, camisa blanca manga larga cuello redondo, camiseta media manga blanca, pantalón blanco con peales, cinturón blanco, calcetines negros, zapatos negros, guantes blancos, piochas, cintas o condecoraciones y medallas, según disponga y equipo de infantería.

Ocasiones en que se usa:

Formaciones para ceremonias militares.

TENIDA N° 34 (Formación ceremonias militares internas o prácticas)

Personal Naval Masculino

Dormán: gorra con doble barboquejo, chaquetilla azul, palas flexibles, pantalón azul con peales, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros, zapatos negros y guantes de cuero café. Los Sargentos 2º usarán equipo de infantería y bota militar.

Chompa: gorra de loneta blanca con barboquejo, chaquetilla azul pizarra, palas flexibles,

pantalón azul pizarra, cinturón azul, camisa céfiro azul, camiseta media manga blanca, calcetines negros, bota militar y equipo de infantería.

Personal Naval Femenino

Dormán: gorra, chaquetilla azul, palas flexibles, falda azul, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbatín negro, medias, zapatos negros y guantes de cuero café.

Pantalón azul, calcetines y botines negros para personal embarcado y en climas fríos cuando el mando lo disponga.

Chompa: gorra, chaquetilla azul pizarra, palas flexibles, cinturón azul, pantalón azul pizarra, camisa céfiro azul, camiseta media manga blanca, calcetines negros, bota militar y equipo de infantería.

Personal de Infantería de Marina

Quepis, tenida de combate zona norte/sur, camiseta media manga color tabaco, calcetín clima frío/templado según corresponda, bota militar. Los Sargentos 2º y el personal de guerrera, usarán equipo de infantería.

Ocasiones en que se usa:

En formaciones militares internas o de práctica.

UNIFORMES DE DEPORTES (50 al 59)

TENIDA N° 50 (De Deportes)

Buzo deportivo de color azul, camiseta media manga blanca, pantalón corto azul modelo sprint, de diseño doble propósito (personal masculino), calzas de algodón tipo patas color azul (personal femenino), medias blancas y zapatillas tipo jogging de color predominante el blanco.

Ocasiones en que se usa:

Se usará en todas las ocasiones en que se realicen actividades deportivas, tanto en forma interna como externa.

TENIDA N° 51 (Traje de Baño).

Personal Masculino

Pantalón corto azul modelo sprint, de diseño doble propósito (atletismo y baño).

Personal Femenino

Prenda de una sola pieza, modelo deportivo. Su delantero irá completamente forrado y estará

formado por tres piezas, las dos laterales serán de color gris y la pieza central de color azul. La espalda será de una sola pieza de color azul.

Ocasiones en que se usa:

En todas las actividades acuáticas.

TENIDA N° 52 (Boga)

Consistirá en el pantalón del ambo azul de trabajo, cinturón azul, camiseta media manga blanca y calzado de boga (zapato de combate o bota militar).

UNIFORMES ESPECIALES (60 al 69)

TENIDA N° 60 (Uniformes de Bandas)

En toda circunstancia el personal I.M. (Ms.), que integre bandas, usarán los uniformes que corresponden al personal I.M. de dormán, con excepción del escudo de gorra, el cual debe corresponder al del grado en posesión, y los propios distintivos de grado e insignia de especialidad y quinquenio. En formación usarán cinturón blanco, excepto el Músico Mayor que usará terciado blanco.

TENIDA N° 61 (Uniformes de Choferes)

El personal de Gente de Mar de los Servicios, de las especialidades de Chofer Mantenición Automotriz y Mecánico de Automóviles Chofer, desde el grado de Sargento 2°, usarán los uniformes correspondientes al personal naval de línea de igual grado.

Los Cabos y Marineros usarán las tenidas que se indican, correspondientes al personal naval de dormán, en las mismas ocasiones dispuestas para cada una de ellas y utilizarán el escudo de gorra, distintivo de grado y especialidad normados en este reglamento:

Tenida de Parada **N° 1 y 2.**

Tenida de Servicios **N° 11 a la 16.**

Prendas Complementarias:

Para personal de Suboficiales Mayores, Suboficiales y Sargentos:

- Capote, sobre él no se usarán piochas, cintas ni medallas.

Para Personal de Marineros a Suboficial Mayor:

- Chaquetón, sobre él no se usarán piochas, cintas ni medallas.
- Parka impermeable, dentro de la Repartición; en comisiones del servicio y faenas.
- Pantalón impermeable, dentro de la Repartición.
- Jersey azul cuello redondo, dentro de la Repartición; en comisiones del servicio y faenas.

TENIDA N° 62 (Uniformes de Grumetes y Conscriptos Navales e I.M.)

Grumetes Navales Masculinos, de los Servicios y Conscriptos Navales, el uniforme será similar al usado por el personal de marinería.

Grumetes Navales Femeninas de dotación de las Escuelas Matrices y Academia Politécnica Naval, en las presentaciones militares, usarán las mismas tenidas y prendas de uniformes del personal masculino, equipo de infantería con correa y portafusil de color blanco, sin maquillaje ni aros.

Grumetes y Conscriptos I.M., el uniforme será similar al usado por el personal I.M., que usa guerrera.

TENIDA N° 63 (De Trabajo para Cocineros y Panaderos)

Jefe de Cocina

Chaquetilla: será de corte recto, manga larga, con abotonadura cruzada y cuello tipo mao, placa de identificación. Estará confeccionada en tela de color blanco. En todo el contorno del cuello, bocamanga y cierre delantero, llevará un vivo de tela color negro.

Pantalón: será de corte recto, con cierre, pretina y bolsillos. Estará confeccionado en tela de color blanco.

Delantal: será un delantal de cintura, con amarras. Su largo será bajo la rodilla. Estará confeccionado en tela de color blanco.

Gorro: será de tela color blanco. El modelo será recogido en todo su contorno y con cinta de ajuste tipo velcro en la zona posterior.

Zapatos: la tenida se usará con zapatos blancos.

Ayudante de Cocina

Chaquetilla: será de corte recto, manga corta, con abotonadura simple en diagonal y cuello tipo mao, placa de identificación. Estará confeccionada en tela de color blanco.

Pantalón: será de corte recto, con cierre, pretina y bolsillos. Estará confeccionado en tela de color blanco.

Delantal: será un delantal con pechera, amarras en cintura y tirante con ajuste en el cuello. Su largo será bajo la rodilla. Estará confeccionado en material tipo hule de color blanco.

Gorro: será de tela color blanco. El modelo será recogido en todo su contorno y con cinta de ajuste tipo velcro en la zona posterior. En la parte frontal llevará una visera orientada hacia la parte superior.

Zapatos: la tenida se usará con zapatos blancos.

Panadero

Chaquetilla: será de corte recto, manga corta, con abotonadura simple en diagonal y cuello tipo mao, placa de identificación. Estará confeccionada en tela de color blanco.

Pantalón: será de corte recto, con cierre, pretina y bolsillos. Estará confeccionado en tela de color blanco.

Delantal: será un delantal con pechera, amarras en cintura y tirante con ajuste en el cuello. Su largo será bajo la rodilla. En el centro delantero, bajo la cintura, llevará un bolsillo de parche. Estará confeccionado en tela de color blanco.

Gorro: será de tela color blanco. El modelo será tipo coschacho con malla en el centro superior.

Zapatos: la tenida se usará con zapatos blancos.

Ocasiones en que se usa:

Para su desempeño diario tanto a bordo como en tierra.

TENIDA N° 63A (Presentación de Cocineros)

Jefe de Cocina

Chaquetilla: será de corte recto, manga larga, con abotonadura cruzada y cuello tipo mao, placa de identificación. Estará confeccionada en tela de color blanco. En todo el contorno del cuello, bocamanga y

cruce de abotonadura delantera, llevará un vivo de tela color negro. Usará un distintivo consistente en una piocha de acrílico blanco con letras y bordes negros, con la escritura "Armada de Chile" en su parte superior y en el centro la leyenda "Jefe de Cocina". Llevará en su lado posterior un broche tipo ballou circular.

Pantalón: será de corte recto, con cierre, pretina y bolsillos. Estará confeccionado en tela de color negro.

Delantal: será un delantal de cintura, con amarras. Su largo será bajo la rodilla. Estará confeccionado en tela de color blanco.

Gorro: desechable, confeccionado en cartón de color blanco, estilo copa alto, regulable con cinta de ajuste tipo velcro en su parte posterior. La altura será de 25 cm.

Esta prenda será provista por los almacenes Servicio de Materiales de Alta Demanda (SERVMAD) y podrán ser adquiridos por las Unidades y/o Reparticiones con cargo a sus respectivos créditos.

Zapatos: la tenida se usará con zapatos negros.

Ayudante de Cocina

Chaquetilla: será de corte recto, manga larga, con abotonadura simple en diagonal y cuello tipo mao, placa de identificación. Estará confeccionada en tela de color blanco.

Pantalón: será de corte recto, con cierre, pretina y bolsillos. Estará confeccionado en tela de color blanco.

Delantal: será un delantal de cintura con amarras. Su largo será bajo la rodilla. Estará confeccionado en tela de color blanco.

Gorro: desechable, confeccionado en cartón de color blanco, estilo copa de altura media, regulable con cinta de ajuste tipo velcro en su parte posterior. La altura será de 16 cm.

Esta prenda será provista por los almacenes SERVMAD y podrán ser adquiridos por las Unidades y/o Reparticiones con cargo a sus respectivos créditos.

Zapatos: la tenida se usará con zapatos blancos.

Ocasiones en que se usa:

- a. La Tenida de Presentación será utilizada por los especialistas cocineros en recepciones oficiales o cuando expresamente el Mando así lo disponga.
- b. La Tenida de Jefe de Cocina será utilizada sólo por el personal de cocineros desde el grado de Sargento y la de Ayudante de Cocina por Cabos y Marineros 1°. Cuando el Jefe de Cocina tenga el grado de Cabo o Marinero 1°, éste seguirá usando la misma tenida de Ayudante de Cocina, ocupando el respectivo distintivo de acrílico, que lo distinguirá como tal.

TENIDA N° 64 (Servicio Especial Mayordomos y Garzones)

Dormán: dormán blanco, palas rígidas, pantalón azul, cinturón negro, camisa blanca manga larga, camiseta media manga blanca, corbata larga, calcetines negros y zapatos negros.

Chompa: chompa blanca, distintivo de especialidad y grado bordado de color rojo, pantalón azul, cinturón negro, corbata para marinería, sin rabiza, cuello, lanilla, calcetines negros y zapatos negros.

Ocasiones en que se usa:

Quando tenga que servir en cámaras para ocasiones especiales.

TENIDA N° 65 (Servicio Diario Mayordomos y Garzones).

Dormán: camisa blanca manga corta cuello sport, placa de identificación, palas flexibles, camiseta media manga blanca, pantalón negro, cinturón negro, calcetines negros y zapatos negros.

Chompa: camisa blanca manga corta cuello sport, placa de identificación, palas flexibles, camiseta media manga blanca, pantalón negro, cinturón negro, calcetines negros y zapatos negros.

Ocasiones en que se usa:

Para trabajo en situación normal.

Prendas complementarias:

Casaca azul, cuando las condiciones climáticas lo ameriten.

TENIDAS DE CIVIL

Quando se disponga el uso de tenida de civil para una actividad oficial, se deberá tener presente lo que señala a continuación, para determinar el tipo de tenida a emplear:

Formal

Hombre: traje oscuro de tonalidades azul, negro o gris, con corbata.

Mujer: traje oscuro, corto o largo, según las circunstancias.

Semi-formal

Hombre: chaqueta y pantalón de distinto color, con corbata.

Mujer: traje corto, falda o pantalón.

Informal

Hombre: semi-formal sin corbata.

Mujer: similar a Semi-formal.

Sport

Hombre: tenida de vestir (camisa, suéter o casaca). Sin chaqueta ni corbata.

Mujer: tenida de vestir (blusa, suéter o casaca) Vestido, falda o pantalón.

Excluye el uso de jeans y/o zapatillas.

Libre

Hombre: libre.

Mujer: libre.

Incluye uso de jeans, short o bermuda y/o zapatillas, según el tipo de evento y clima. En eventos al aire libre.

PIOCHAS DE MANDOS Y ESPECIALIDADES



- | | |
|---------------------------------|---|
| 1. Paracaidista | 12. Comando Anfibio y Transportes Navales |
| 2. Guía de Salto | 13. Misileras |
| 3. Jefe de Salto | 14. Submarinista |
| 4. Maestro de Salto | 15. Buzo Táctico |
| 5. Aviación Técnico | 16. Buzo de Salvataje |
| 6. Piloto de Aviación | 17. Infante de Marina |
| 7. Estado Mayor | 18. Comando I.M. |
| 8. Comandante Buque | 19. Abastecimiento |
| 9. Mando Unidades I.M. | 20. Litoral |
| 10. Mando a Flote, Estado Mayor | 21. Nadador de Rescate |
| 11. Escuadra | |

El número de piochas a usar no podrá exceder de tres. Se llevarán en el dormán, en la chaquetilla y en la camisa blanca manga corta de las Tenidas 15 y 16.

Serán metálicas color amarillo oro. En el dormán irán colocadas sobre el bolsillo izquierdo, a 20 milímetros bajo la línea horizontal que pasa por la punta de la solapa. En la camisa blanca, manga corta, las piochas irán centradas sobre el ribete de la cobertura del bolsillo izquierdo y a una distancia de 20 milímetros de éste. En la chaquetilla, en una posición similar a las indicadas para el dormán. En aquellas tenidas en que se contemple o se disponga el uso de cintas o condecoraciones, las piochas se usarán a lo menos a 10 milímetros sobre ellas.

A los Oficiales que estén en posesión de las piochas de paracaidista, Jefe de Saltos, Guía de Saltos y Maestro de Saltos, sólo podrán usar una de ellas, la de mayor rango.

Se considerarán como piochas de especialidad, las de Submarinos, Aviación Naval, Infantería de Marina, estado Mayor y Buceo Táctico; y como piochas de otras actividades las de Mando a Flote, Mando de Infantería de Marina, Edecán Naval, Escuadra, Misileras, Comando I.M., Paracaidista, Jefe de Saltos, Guía de Saltos y Maestro de Saltos. Los Oficiales especialistas en Estado Mayor usarán la piocha respectiva.

Los Oficiales Ejecutivos que se encuentren ejerciendo Mando de Buque y los Oficiales del Litoral que se desempeñen al mando de L.S.G., L.P.C. y L.E.P., usarán al lado derecho del dormán, de la chaquetilla o en la camisa blanca manga corta de las Tenidas 15 y 16, la piocha de Mando a Flote.

Los Oficiales Ejecutivos y Oficiales del Litoral que hayan ejercido Mando de Buque o de L.S.G., L.P.C. y L.E.P., según corresponda, por 2 años o más, la usarán en forma permanente, previa resolución de la D.G.P.A., en el lado izquierdo del dormán, chaquetilla o de la camisa blanca manga corta de las Tenidas 15 y 16.

Los Oficiales especialistas en Estado Mayor y que a su vez se encuentren ejerciendo Mando de Buque, o que lo hayan ejercido por 2 años o más, usarán la piocha de Estado Mayor con Mando a Flote.

El uso de ésta excluye el de las piochas de especialidad de Estado Mayor, por estar incluida en la anterior.

Los Oficiales de Infantería de Marina que se encuentren ejerciendo el Mando de una Unidad de

Combate I.M. (Destacamento y/o Agrupación de Comandos) o que hayan ejercido por 2 años o más, usarán la piocha de Mando de Infantería de Marina y Estado Mayor, en forma similar a lo establecido para la piocha de Estado Mayor con Mando a Flote.

Las piochas correspondientes a las otras actividades que a continuación se indican, sólo serán usadas cuando se desempeñen efectivamente los puestos que en cada caso se señalan:

Edecán Naval
Misileras

Cuando se usen 2 ó 3 piochas, éstas quedarán según el orden de precedencia de derecha a izquierda, como se indica:

- Piocha de Mando a Flote y Estado Mayor
- Piocha de Estado Mayor
- Piocha de Mando a Flote
- Piocha de Mando de Infantería de Marina y Estado Mayor
- Piocha de Especialidad
- Piocha de otras actividades.

No obstante lo anterior, cuando en el dormán se empleen dos o tres piochas y una de ellas sea de forma horizontal alargada (Aviación Naval, Submarinos), ésta deberá quedar sola y sobre aquélla, las otras, de acuerdo con el orden de precedencia y centradas con respecto a una línea vertical imaginaria que permita mantener el equilibrio del conjunto.

El Edecán Naval del Presidente de la República llevará la piocha respectiva al costado izquierdo del dormán, en posición central, a la altura del segundo botón y con su centro a 9 centímetros hacia la izquierda de éste. En el smoking, irá a la altura del botón central y al lado izquierdo centro.

CONDECORACIONES Y MEDALLAS

Las condecoraciones y medallas han sido creadas para ser otorgadas a los integrantes de las Fuerzas Armadas, así como a las personas y organizaciones civiles y militares, nacionales o extranjeras, por servicios distinguidos o méritos acreditados.

Las disposiciones por las cuales se rige la entrega y uso de estas preseas, están contenidas en un reglamento común para las tres Instituciones de las Fuerzas Armadas.

Mediante cada una de las condecoraciones y medallas y los diferentes grados que ellas poseen, se reconocen públicamente los méritos calificados de tiempo de paz o de guerra dejándose a perpetuidad testimonio de los servicios prestados y que los agraciados lucen con prestancia y orgullo en sus uniformes. Las referidas preseas, son iguales en tamaño, diseño y colores.

Condecoraciones:

Son aquellas preseas que distinguen actividades o acciones de mayor jerarquía, por servicios destacados, acciones sobresalientes o permanencia. Su otorgamiento debe ser por méritos calificados.

Medallas:

Son distinciones especiales que se otorgan como estímulo a los miembros de las Fuerzas Armadas chilenas o extranjeras por la aprobación de cursos en Academias, Escuelas Matrices, Institutos Superiores, durante la conscripción o por méritos especiales.

Su otorgamiento es regulado por las Instituciones y autorizadas por orden ministerial.

Distintivos:

Son barras o botones esmaltados o forrados en seda que acreditan la posesión de una condecoración o medalla, el botón sólo se usa en la tenida de civil.

Miniaturas:

Son réplicas de medallas y condecoraciones confeccionadas a escala correspondientes a un quinto de su tamaño original, con las medidas que en la descripción de la condecoración o medalla se establezcan en el respectivo reglamento.

Cinta de Condecoraciones :

Son cintas de seda que acreditan la posesión de una condecoración o medalla.

Cinta de Honor:

Es una distinción que complementa a una condecoración o medalla, destinada a establecer el hecho de ser acreedor a una misma distinción por más de una vez.

Banda:

Es una cinta de 8 centímetros de ancho que es parte constitutiva de algunas condecoraciones en su grado más alto para terciaarla de hombro derecho a cadera izquierda y que termina en una roseta con dos borlas de hilo de oro.

Diploma:

Es el testimonio escrito que certifica el otorgamiento de la distinción a determinadas

personas y organizaciones, estableciendo los méritos correspondientes y autenticados con firmas y sellos de las autoridades que lo otorgan.

CONDECORACIÓN “PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA”

Esta condecoración es otorgada por el Presidente de la República, en los grados que se indican, a los Oficiales de las Fuerzas Armadas como reconocimiento de su dedicación profesional, capacidad y esfuerzo. Dependiendo del rango de la persona o mérito a que da lugar su otorgamiento, puede ser concedida en tres categorías, una de las cuales al Guardiamarina que egresa con la Primera Antigüedad.

COLLAR DE LA GRAN CRUZ



Se concederá a los Oficiales Generales de las Fuerzas Armadas, con motivo de su nombramiento como Comandante en Jefe o Vice-Comandante en Jefe Institucional.

GRAN OFICIAL



Se concederá a los Oficiales Superiores al ascender a los grados de Brigadier General, Contraalmirante o General de Brigada Aérea.

También se podrá otorgar en casos excepcionales y por expresa petición de los Comandantes en Jefe Institucionales, a autoridades militares de ese mismo rango o Ministros de Defensa de países amigos, cuando éstos sean uniformados.

El otorgamiento en este caso deberá ser previamente autorizado por el Consejo de la Condecoración y refrendado por decreto supremo expedido por el Presidente de la República.

OFICIAL



Se concederá a los Oficiales de las Fuerzas Armadas que se gradúen con el primer lugar al aprobar los cursos de Estado Mayor o de Ingeniería en las Academias respectivas.

El Presidente de la República podrá otorgar esta condecoración para distinguir a ciudadanos ilustres, nacionales o extranjeros.

CABALLERO



Es aquella que el Presidente de la República otorga a los Oficiales que egresan con la primera antigüedad de los cursos regulares de las Escuelas Militar, Naval y de Aviación.

El Reglamento Interno de cada una de las Escuelas determinará en detalle el concepto de

primera antigüedad para los efectos del otorgamiento de esta distinción.

CONDECORACIÓN “AL MÉRITO MILITAR DE LAS FUERZAS ARMADAS” (Oficiales)

Esta condecoración se otorga, en los grados que se indican, a los Oficiales que cumplan los años de servicios efectivos que para cada caso se señala, y a Oficiales de las Fuerzas Armadas extranjeras por servicios distinguidos prestados mientras representaban a su país en Chile.

GRAN ESTRELLA AL MÉRITO MILITAR



A los Oficiales de las FFAA que hayan cumplido 30 años de servicios efectivos. Por servicios distinguidos a Oficiales de Fuerzas Armadas extranjeras que se desempeñen en alguno de los siguientes cargos o estén en posesión de los grados que se indican:

- Ministro de Defensa Nacional (de Guerra, Marina o Aeronáutica o su equivalente).
- Comandante en Jefe Institucional.
- Generales o grados equivalentes (Subsecretarios de Defensa en visita oficial).

ESTRELLA AL MÉRITO MILITAR



A los Oficiales de las FFAA que hayan cumplido 20 años de servicios efectivos.

ESTRELLA MILITAR



A los Oficiales de las FF.AA. que hayan cumplido 10 años de servicios efectivos.

CONDECORACIÓN “AL MÉRITO MILITAR DE LAS FUERZAS ARMADAS” (Gente de Mar)

AL GRAN MÉRITO MILITAR



Se otorga al personal de Gente de Mar de Línea y de los Servicios, y Empleados Civiles que hayan cumplido 30 años de servicios efectivos en las Fuerzas Armadas.

AL MÉRITO MILITAR



Al personal de Gente de Mar de Línea que haya cumplido 20 años de servicios efectivos en las Fuerzas Armadas.

MILITAR



Esta Condecoración se otorga al personal de Gente de Mar de Línea, que haya cumplido 10 años de servicios efectivos en la Armada y que durante este lapso haya obtenido el Primer o Segundo lugar en algún curso de especialización institucional.

Otra causal de otorgamiento es que haya estado los últimos cinco años consecutivos clasificado en Lista 1, debiendo otorgársele con cualquiera de los dos requisitos cumplidos.

Para este efecto, deberán considerarse como cursos de especialización los que originen una especialidad básica y aquéllos de especialidad complementada o subespecialidad, con duración superior a 6 meses.

CONDECORACIÓN “AL VALOR”



Primera Clase

Segunda Clase

Tercera Clase

Se otorga, en tiempo de paz, al personal de las Fuerzas Armadas que ejecute actos de valor, con riesgo evidente de su propia vida, ya sea cumpliendo obligaciones o por iniciativa personal, demostrando sentimientos de honor, valor y arrojo.

Para decidir el otorgamiento de esta condecoración será necesario instruir previamente una Investigación

Sumaria Administrativa, ordenada por el mando del cual depende la persona que ejecutó el acto de valor.

CONDECORACIÓN “MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL”

Esta condecoración se otorga, en tiempo de paz, al personal de las Fuerzas Armadas que ejecuta actos destacadamente meritorios con repercusiones a nivel nacional o internacional.

Será un reconocimiento a la dedicación profesional, esfuerzo y abnegación en el cumplimiento del deber, en un grado tal, que trascienda el ámbito Institucional y constituya un ejemplo para toda la ciudadanía.

Para su otorgamiento será necesario previamente instruir una Investigación Sumaria Administrativa ordenada por la autoridad de la cual depende la persona que ejecutó el acto destacadamente meritorio, en la que debe quedar claramente establecido el hecho mismo y sus circunstancias. Esta Investigación será elevada al Comandante en Jefe Institucional, quien deberá tramitarla al Consejo de Condecoraciones de las Fuerzas Armadas con el fin de elevarla finalmente para su aprobación al Ministro de Defensa Nacional, autoridad que resolverá en última instancia.

“SERVICIOS DISTINGUIDOS



Oficiales

Gente de Mar

AL MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL”

La condecoración “Servicios Distinguidos al Ministro de Defensa Nacional” se otorgará a los Oficiales Superiores o Jefes de las Fuerzas Armadas y Carabineros, que se desempeñen como ayudantes del Ministro de Defensa Nacional, como un reconocimiento a la dedicación profesional, esfuerzo y abnegación en el cumplimiento de su cargo.

Para el otorgamiento de esta condecoración será necesario que los Oficiales Superiores o Jefes asignados como Ayudantes del Ministro de Defensa Nacional, hayan permanecido como mínimo dos años en el cargo.

CONDECORACIONES PARTICULARES DE LAS FUERZAS ARMADAS

“ARMADA DE CHILE”



Es aquella que se otorga a personalidades civiles nacionales y extranjeras que hayan prestado servicios distinguidos a la Institución, considerados así por su afección constante a ella y acciones en su beneficio, evidentemente positivas, que hayan comprometido su gratitud.

La determinación de otorgamiento de esta condecoración corresponde al Comandante en Jefe de la Armada, a proposición fundamentada de la autoridad solicitante.

“CRUZ DE SERVICIO A BORDO”

Es aquella que se otorga como una distinción profesional y meritoria, para ser concedida a Oficiales y Gente de Mar de la Armada de Chile que acredite haber permanecido determinado tiempo embarcado en unidades navales a flote, en servicio activo. Esta distinción se otorgará en las categorías y tiempo embarco que se indican:

- “Gran Cruz de Servicio a Bordo”: 14 años



- "Cruz Servicio a Bordo" 1ª Clase: 10 años



- "Cruz Servicio a Bordo" 2ª Clase: 7 años



Otorgada mediante resolución dictada por el Comandante en Jefe de la Armada, no requiere ningún trámite previo por parte de quien la reciba. Su entrega se efectuará en ceremonia que realicen las unidades y reparticiones, en conmemoración del Combate Naval de Angamos.

"SERVICIO DE LA COMANDANCIA EN JEFE DE LA ARMADA"



Es aquella que se concede como una distinción sobresaliente y meritoria a Oficiales, Personal de Gente de Mar, y Empleados Civiles de la Armada de Chile, que se hayan hecho acreedores a este reconocimiento, por su permanencia como dotación en la Comandancia en Jefe de la Armada, Estado Mayor General de la Armada, Servicio de Relaciones Públicas de la Armada y Secretaría General de la Armada.

Tendrá derecho a esta condecoración el personal que acredite el tiempo y Lista de Clasificación que se indica:

- Jefe y Subjefe del Estado Mayor General
- Secretario del Comandante en Jefe de la Armada
- Jefe del Servicio de Relaciones Públicas
- Ayudante de Ordenes del Comandante en Jefe
- Oficiales Superiores y Jefes: 2 años
- Oficiales Subalternos: 3 años
- Gente de Mar: 3 años
- Empleados Civiles: 5 años

El Comandante en Jefe de la Armada, por excepción, podrá conceder esta distinción a personas que hayan prestado una valiosa y sobresaliente colaboración o servicios a la Comandancia en Jefe de la Armada.

La condecoración "Servicio de la Comandancia en Jefe de la Armada" se otorgará mediante resolución dictada por el Comandante en Jefe de la Armada y se impondrá en ceremonia a realizarse en el mes de diciembre de cada año.

"ORDEN DEL MÉRITO NAVAL"

Es otorgada a personalidades militares o civiles, nacionales o extranjeras, por su espíritu de cooperación y entrega a fomentar los intereses que identifican a la Armada de Chile o por su señero apoyo y participación en el desarrollo de actividades que han contribuido al cumplimiento de la misión de la Institución.

Podrá ser concedida al personal de la Armada y otras instituciones de la Defensa Nacional, o a personas que se hayan destacado por su abnegación, espíritu de cuerpo y entrega a los intereses de la Armada de Chile, o se hayan distinguido por su identificación con ella, mediante acciones de pericia profesional o marinera y otras, que hayan contribuido a su prestigio y comprometido su reconocimiento.

Esta distinción será otorgada de acuerdo con las cualidades y méritos de los agraciados, en los grados que se indican:

COMENDADOR: Oficiales Generales y personalidades civiles, nacionales o extranjeras.



OFICIAL: Oficiales Generales y personalidades civiles, nacionales o extranjeras.



CABALLERO: Personal de la Armada, de otras instituciones de la Defensa Nacional o a personas pertenecientes a organismos civiles nacionales.



La condecoración "Orden del Mérito Naval" en cualquiera de sus grados, se otorgará mediante resolución dictada por el Comandante en Jefe de la Armada, a proposición fundamentada del Consejo de Condecoraciones de la Armada.

MEDALLAS COMUNES

DE LAS FUERZAS ARMADAS

Se otorgan al personal de las Fuerzas Armadas chilenas y autoridades militares, navales aeronáuticas extranjeras y son las siguientes:

MINISTERIALES

"Servicios del Ministerio de Defensa Nacional"

Será otorgada por el Ministro de Defensa Nacional, mediante Orden Ministerial propuesta por el Jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional, Subsecretario y Jefe de la Región Militar Austral.

También puede ser otorgada por el Director de la Academia Nacional de Estudios Políticos

y Estratégicos, Director General de Movilización Nacional y Director General de la Defensa Civil de Chile, al personal de Oficiales, Cuadro Permanente, Gente de Mar y Empleados Civiles que prestan servicios en el Ministerio de Defensa Nacional, en las Subsecretarías de las Tres Ramas de la Defensa Nacional, en las Oficinas Dependientes y en la Compañía de Guardia del Ministerio.

"Estrella de Graduado de Honor"

Será otorgada a los alumnos de los cursos de "Alto Mando", "Superior de Seguridad Nacional" y "Superior de Administración para el Desarrollo" de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos, que resultaren graduados de honor, de acuerdo con las exigencias que establece el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de esa Academia.

"Cruz de Profesor de Seguridad Nacional"

Será otorgada a los integrantes del curso de formación de Profesores de Seguridad Nacional de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos que, al término de éste, obtengan el título correspondiente.

INSTITUCIONALES

“Academia de Guerra Naval”



Se otorga a los Oficiales de las Fuerzas Armadas que obtengan la especialidad de Estado Mayor o de Ingeniería en las respectivas Academias. También a Oficiales Extranjeros que aprueben los mismos cursos en Chile y su entrega se hace en las correspondientes ceremonias de graduación.

“Academia Politécnica Naval”



Se otorga a los Oficiales Ejecutivos e Ingenieros Navales egresados de la Academia, que hayan completado seis años de estudios al momento de graduarse.

Aquellos Oficiales de la Armada que hayan obtenido esta distinción, por haber aprobado el curso de especialidad de Estado Mayor en la Academia de Guerra del Ejército o de la Fuerza Aérea, tendrán derecho a usar la medalla “Minerva” y el distintivo correspondiente a la Institución que se los otorgó, sin mediar solicitud de los interesados.

“Diosa Minerva”



Es otorgada a los Oficiales especialistas en Estado Mayor o Ingeniería que obtengan el título de Profesor de Academia en su respectiva Institución.

“Cruz de Malta”



*Academia
de Guerra Naval*



*Academia
Politécnica Naval*

Se otorga al Oficial que ocupe el primer lugar de la promoción del curso de especialidad de Estado Mayor y de Ingeniería en las respectivas Academias.

Para el caso de los egresados de la Academia Politécnica Naval, se harán acreedores a esta medalla los Oficiales que, habiendo completado seis años de estudios, obtengan el primer lugar entre los cursos de especialidad de Ingeniería Naval para Oficiales Ejecutivos y el primer lugar del curso de especialidad para Oficiales Ingenieros Navales, respectivamente.

No obstante lo anterior, la condecoración “Presidente de la República” en el grado de Oficial, será otorgada al Oficial Ejecutivo o Ingeniero Naval que obtenga el primer lugar entre todos los cursos de especialidad de Ingeniería Naval.

“Escuela Naval”



Se otorga al alumno que obtenga el primer lugar de su promoción al egresar como Oficial de la Escuela Naval “Arturo Prat”.

“18 de Septiembre”



Se otorgará a los Soldados Conscriptos de las Unidades y Escuelas que reciben contingente en el Ejército, Armada y Fuerza Aérea, que se distinguen en el cumplimiento de su Servicio Militar.

Su distribución es la siguiente:

- Un premio por Batallón I.M. y Naval Encuadrado o Independiente.
- Un premio por Compañía I.M. y Naval.

En los cursos de conscriptos aspirantes a Oficiales de Reserva se otorgará una medalla por cada Unidad o Escuela.

“Dirección de Educación de la Armada”



Segunda Clase

Primera Clase

Tercera Clase

Es la instituida como una distinción para ser concedida por méritos académicos a los alumnos que ocupan el primer lugar en los cursos que se efectúan en las Academias, Escuelas y Centros de Instrucción de la Armada.

Esta medalla se otorga en las categorías Oficiales y Gente de Mar en las siguientes clases, según sea el caso:

Primera Clase

Oficiales: se entrega al alumno que obtenga el primer lugar en cursos de Especialidad de Estado Mayor o Postgrado, impartidos por la Institución en jornada completa y compuesto exclusivamente por Oficiales alumnos.

Gente de Mar: se entrega al alumno que obtenga el primer lugar en curso de Especialidad Técnica.

Segunda Clase

Oficiales: se entrega al alumno que obtiene el primer lugar en curso de Especialidad.

Gente de Mar: se entrega al alumno que obtiene el primer lugar en curso de Especialidad Básica.

Tercera Clase

Oficiales: se entrega a los alumnos que obtengan el primer lugar de egreso en los cursos respectivos impartidos por la Escuela Naval “Arturo Prat”.

Gente de Mar: se entrega a los alumnos que obtienen el primer lugar de egreso en los cursos impartidos por la respectiva Escuela Matriz de Gente de Mar. Los requisitos para su otorgamiento son los siguientes:

- a) Obtener el primer lugar en algunos de los cursos efectuados por la Armada con una duración mínima de un año docente.
- b) Que el curso esté compuesto, desde su inicio por lo menos de tres o más alumnos.
- c) No se entregará la medalla D.E.A. al término de los cursos conducentes a la especialidad complementada.

La medalla “Dirección de Educación de la Armada” y su respectivo diploma, se otorgará mediante resolución dictada por el Director de Educación de la Armada y se impondrá en la ceremonia final de graduación que cada Academia, Escuela o Centro de Instrucción realice al finalizar el año docente.”

Servicios como Jefe de Guardia de Unidades de Combate de Superficie



Primer Lugar del Curso

Se otorga a los oficiales que hayan aprobado el Curso Intermedio de Guerra Naval dictado por el Centro de Entrenamiento de la Armada o equivalente en el extranjero; y además haber ejercido después del curso, al menos 1 año como Jefe de Guardia o como Comandante de una Unidad de Combate.

CONDECORACIONES PARA TIEMPO DE GUERRA

Sin perjuicio de las condecoraciones señaladas en los párrafos precedentes, en tiempo de guerra se otorgarán además las siguientes condecoraciones:

“Al Valor”

- De Primera Clase
- De Segunda Clase

“Al Mérito de Guerra”

Servicios Distinguidos

- De Primera Clase
- De Segunda Clase
- De Tercera Clase

Otras condecoraciones y medallas para Tiempo de Guerra.

El otorgamiento y entrega de estas condecoraciones se registrará por las disposiciones que al respecto se establecen en el Reglamento para el Otorgamiento y Uso de Condecoraciones, Medallas y Distintivos en las Fuerzas Armadas.

CINTAS PARA USO EN EL UNIFORME



**Presidente de la
República
"Gran Oficial"**



**Presidente de la
República
"Oficial"**



**Presidente de la
República
"Caballero"**



**Estrella Militar de las FF.AA.
"Gran Estrella al Mérito
Militar" (Oficiales)**



**Estrella Militar de las FF.AA.
"Estrella al Mérito
Militar" (Oficiales)**



**Estrella Militar de las FF.AA.
"Estrella Militar"
(Oficiales)**



**Al Mérito Militar de las FF.AA.
"Al Gran Mérito Militar"
(Gente de Mar)**



**Al Mérito Militar de las FF.AA.
"Al Mérito Militar"
(Gente de Mar)**



**Al Mérito Militar de las FF.AA.
"Militar"
(Gente de Mar)**



Medalla al Valor



Armada de Chile



**Cruz de Servicio a Bordo
"Gran Cruz de Servicio a
Bordo"**



**Cruz de Servicio a Bordo
"Cruz de Servicio a Bordo
1ª Clase"**



**Cruz de Servicio a Bordo
"Cruz de Servicio a Bordo
2ª Clase"**



**Servicio de la
Comandancia en Jefe de la
Armada**



**Orden del Mérito Naval
"En el Grado de
Comendador"**



**Orden del Mérito Naval
"En el Grado de
Oficial"**



**Orden del Mérito Naval
"En el Grado de
Caballero"**



**Minerva
"Academia de Guerra
Naval y Politécnica Naval"**



**Medalla Cruz de Malta
"Academia Politécnica
Naval"**



**Medalla Cruz de Malta
"Academia de Guerra
Naval"**



**Diosa Minerva
"Medalla Diosa Minerva"**



**Escuela Naval República
de Chile**



18 de Septiembre



**Dirección de Educación de
la Armada
"Primera Clase"**



**Dirección de Educación de
la Armada
"Segunda Clase"**



**Dirección de Educación de
la Armada
"Tercera Clase"**



**Servicios como Jefe de
Guardia de Unidades de
Combate de Superficie**

Capítulo Cinco

*“La Educación constituye un deber
inherente a la función del Mando”,
Liderazgo Naval.*

LA EDUCACIÓN EN LA ARMADA



INTRODUCCIÓN

Las características de la Guerra en el Mar, obligan a la Institución a contar en sus filas con personal dotado de las más altas capacidades morales, intelectuales y físicas, las que se logran mediante un particular proceso educacional que nace con su ingreso a la Armada y dura toda la carrera.

Tal circunstancia ha caracterizado, a lo largo de los siglos, la actividad que llevan a cabo quienes, ocupando cualquier lugar en la escala jerárquica naval o militar en la que han servido, han debido aprender el arte de servir y de vivir a bordo de los buques de guerra, ya sea cumpliendo tareas relacionadas con la navegación y el correcto uso del aparejo en la época de la navegación a vela, ya sea encargándose de operar los cañones y elementos de abordaje, sables y fusiles, o bien prestando servicios en los buques movidos a vapor, cuya tecnología y operación ha ido en permanente crecimiento.

HISTORIA DE LA EDUCACIÓN NAVAL

Al examinar la historia naval de Chile encontramos que desde comienzos del siglo XIX fueron siendo creados diversos planteles y establecimientos, los cuales nacieron para atender necesidades que la situación política y el crecimiento institucional fueron generando.

Escuela Naval “Arturo Prat”

Nacida el 4 de agosto de 1818, bajo la presidencia del Director Supremo Bernardo O’Higgins y siendo ministro de Marina el general José Ignacio Zenteno, su origen se debe a los afanes que planteaba la formación de la Primera Escuadra Nacional y se fundó en Valparaíso con el nombre de “Academia de Jóvenes Guardias Marinas”.

En su puesta en marcha, es necesario mencionar los nombres del Comandante General de Marina que la organizó y contrató a sus profesores, Capitán de primera clase Manuel Blanco Encalada, y de su primer Director, el Mayor de Artillería graduado Francisco Díaz.

La historia del plantel que forma a los Oficiales Navales de Chile muestra la existencia de diversos establecimientos que funcionaron entre 1818 y 1858, fecha en que el presidente Manuel Montt dio vida a la Escuela Naval del Estado. Se trata de una “Academia Náutica” que en 1824 inició sus clases en la fragata “Lautaro”; una Escuela Náutica creada en 1836, cuyos alumnos fueron llamados pilotines; una nacida como Escuela Náutica Nacional, en junio de 1845, a instancias del presidente Manuel Bulnes, que funcionó a bordo de la fragata “Chile” y una Escuela de Aplicación que realizó clases en la corbeta “Esmeralda”, en 1857.

A la creada en 1858, ingresó un curso conocido como el “Curso de los Héroes”, al que pertenecieron Santiago Amengual, Andrés Arroyo, Miguel Asenjo, Roberto Baeza, Constantino Bannen, Ignacio Barceló, Luis Anacleto Castillo, Carlos Condell, Ricardo Costa, Wenceslao Frías, Agustín Garrao, Miguel Gaona, Manuel Nemesio García, Lorenzo Herrera, Francisco Ibáñez, Juan José Latorre, Francisco Javier Molina, Carlos Moraga, Jorge Montt, Neftalí Nogueira, Guillermo Peña, Carlos Porter, Arturo Prat, Mariano Rojas, Pablo Hermógenes Salvatici, Luis Uribe, Emilio Valverde y Martín Segundo de la Vega.

En 1870 fue restablecida una enseñanza mixta, con cadetes que realizaron sus estudios preparatorios en la Escuela Militar de Santiago, para luego embarcar en el pontón “Valdivia” y en la corbeta “Esmeralda”, donde permaneció hasta 1876. Con motivo de la guerra contra Perú y Bolivia, en 1879 se formó en Santiago un curso de 38 aspirantes que fueron embarcados en los buques de la Escuadra.

En 1881 se acordó reorganizar el plantel que comenzó sus actividades en el terreno que hoy ocupa el liceo Eduardo de la Barra. Cerradas sus puertas en 1891, reinició sus actividades en febrero de 1892 para trasladarse a comienzos del siguiente al edificio del Cerro Artillería, con capacidad para 150 cadetes, con todos los elementos necesarios, incluyendo un moderno instrumental para la enseñanza. Ese año, en 1893, se comenzó a seleccionar a los postulantes por medio de concursos de admisión y, en 1903, funcionó un primer curso de Contabilidad Naval, sumándose el año 1927 los alumnos de la Escuela de Ingenieros que, hasta esa fecha, funcionaba en Talcahuano, quedando de esta manera constituida una Escuela Naval única.

Después de que en el año 1938 egresaran los primeros Oficiales del Escalafón de Artillería de Costa, en 1945, el presidente Juan Antonio Ríos dictó un decreto que asignó al plantel el nombre del héroe máximo de nuestra Marina: Arturo Prat. Tres años después, la Escuela acogió en sus aulas a la Escuela de Pilotines, que educaba a los Oficiales de la Marina Mercante Nacional y, a partir del año 1952, comenzaron a funcionar cursos para Oficiales de Mar.

Conforme al proyecto comenzado en el gobierno de Carlos Ibáñez del Campo, bajo la presidencia de Jorge Alessandri Rodríguez, comienza la construcción del actual edificio de la Escuela Naval, la que tiene su inauguración oficial el 4 de agosto de 1967.

En 1972 se dicta un primer curso para Oficiales de Litoral y hacia 1990 se da inicio a los Cursos de Oficiales de los Servicios y de Aspirantes a Oficiales de Reserva Caor Yates.

Escuela de Grumetes “Alejandro Navarrete Cisterna”

El 3 de julio de 1868, el presidente José Joaquín Pérez y el ministro de Guerra Federico Errázuriz Zañartu, crean la “Escuela de Aprendices de Marineros”, también llamada de Tripulaciones para la Marina de Guerra, que en su comienzo funciona con solo 25 alumnos.

Durante sus primeros años, el plantel funciona a bordo del pontón “Thalaba”, trasladándose luego al vapor “Valdivia”, en el que realiza viajes de entrenamiento a lo largo de nuestras costas, para fomentar el entusiasmo entre la juventud de nuestros puertos.

Durante la Guerra de 1879, por falta de instructores y local, la Escuela queda en receso y los jóvenes que se alistan en la Armada hacen su aprendizaje sobre las cubiertas de los buques de la Escuadra. Al terminar la guerra, los buques reducen sus dotaciones y la Escuela no vuelve a abrir sus puertas, sino hasta 1887, haciéndolo a bordo del pontón “Almirante Simpson”, en Talcahuano. Desde 1908 cumplirá sus labores a bordo de la fragata “Lautaro”, para luego pasar al crucero “Presidente Errázuriz” y al fuerte “Valdivia” de Valparaíso. Después de ocupar, el año 1917, la corbeta “Abtao”, al ancla en el puerto de Coquimbo, en 1921 fue instalada en forma definitiva en la isla Quiriquina, ubicada en la bahía de Concepción.

Oficina Hidrográfica de la Marina

El 1 de mayo de 1874 se da inicio al estudio de las ciencias vinculadas a la navegación, la hidrografía y la oceanografía, actividad que con el tiempo hará necesario impartir clases de tales materias en el cerro Playa Ancha de Valparaíso.

Escuela de Fogoneros y Mecánicos

Relacionada directamente con el área de Ingeniería Naval, la historia institucional registra que el 3 de julio de 1889, el presidente José Manuel Balmaceda crea la Escuela de Mecánicos de la Armada, lo que dio origen al Día de la Especialidad y, en julio de 1896, el presidente Jorge Montt establece la Escuela de Ingenieros.

Fue nombrado como su primer Director, el ingeniero de fragata Manuel Altamirano, siendo este plantel el primero cuyo bitácora registra que funcionó en Talcahuano, hasta 1927 y, el segundo, que a la postre se transformara en Escuela de Máquinas y Electricidad, en 1939, y que en 1958 pasara a ocupar el local de Las Salinas, actualmente en el Campus Hyatt de la Academia Politécnica Naval

Escuela de Condestables Artilleros y Torpedistas de Preferencia

Nacida en 1892, con el propósito de formar al personal destinado a operar el armamento de los buques de guerra, con el tiempo se transformó en Escuela de Artillería y Torpedos, luego Escuela de Armamentos, y Facultad de Armamentos de la Academia Politécnica Naval. Actualmente, en el Campus Hyatt de la Academia Politécnica Naval

Academia de Guerra Naval

Fundada el 9 de octubre de 1911, se trata del plantel de formación superior para Oficiales Navales más antiguo de América Latina. Debiéndose su nacimiento a la necesidad de estudiar el Arte y Ciencia de la Guerra en el Mar, antecedieron a su creación las academias nacidas en Estados Unidos en 1884, en Gran Bretaña en 1901 y en Francia en 1910, sucediendo a la chilena instalada en sus comienzos en el segundo piso de la Escuela Naval del Cerro Artillería de Valparaíso, las de Brasil, fundada en 1914, y España, establecida en 1925.

Considerando que las Academias de Guerra de Inglaterra y Estados Unidos de Norteamérica dejaron de existir como tales, nuestra Academia de Guerra Naval se ha constituido como la segunda en antigüedad en el mundo.

Su primer Director fue el Capitán de Fragata de la Armada Británica, Charles Burns, contratado especialmente para orientar sus primeros pasos, durando el primer curso cuatro meses, aumentado después a dos años. Actualmente los estudios para alcanzar dicha especialidad duran un año en aula, en forma posterior a un curso a distancia que se desarrolla durante dos años. Su historia indica que, en 1914, el primer Director chileno fue el Capitán de Navío Agustín Fontaine Calvo, y que después de radicarse por un corto período en Santiago, en 1947 se estableció en forma definitiva en Valparaíso.

En el mencionado puerto, se ocupó el Cuartel Silva Palma, sede por un tiempo de la Escuela de Artillería Naval. Actualmente está dotada de una bien provista biblioteca, salas de conferencia, Centro de Entrenamiento Táctico y Departamentos de Estudios.

A contar del año 2013 la Academia de Guerra Naval, funcionará en las remozadas dependencias de la antigua Escuela de Armamentos de la Armada en el sector naval de Las Salinas, en Viña del Mar.

Dirección de Instrucción de Escuelas

Al nacer el 10 de agosto de 1898, los órganos directivos de la Armada, entre ellos la Dirección del Personal, contó con tres secciones, una de las cuales fue la de Instrucción, de la que pasaron a depender todos los establecimientos educacionales de la Institución, excepto la Escuela Naval.

El 24 de marzo de 1953, la Sección de Instrucción se transformó en Dirección de Instrucción de Escuelas, cambiando su nombre en 1965 a Dirección de Instrucción de la Armada, para en 1990 tomar el de Dirección de Educación de la Armada.

Como elemento orgánico responsable por la educación de todos los integrantes de la Armada, la Dirección de Educación contribuye a la administración superior de los recursos humanos para obtener su más alto rendimiento profesional, físico y moral; dirige todo lo relacionado con la formación, instrucción, entrenamiento básico, titulación y extensión en la Institución y la representa en su relación con otros organismos nacionales e internacionales de la Educación y el Deporte.

ELEMENTOS DE LA ORGANIZACIÓN

La Dirección de Educación de la Armada depende de la Dirección General del Personal y a ella le están directamente subordinados los Centros de Instrucción, las Escuelas Matrices, la Academia Politécnica Naval, las escuelas de especialidades y la Academia de Guerra Naval.

Son Centros de Instrucción el de Buceo Táctico, el Centro de Entrenamiento Básico de Infantería de Marina, el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico y el Centro Naval de Instrucción de Reclutas, elementos que se ubican en Valparaíso y Talcahuano.

Son Escuelas Matrices la Escuela Naval de Valparaíso y la de Grumetes de la isla Quiriquina.

Conforman la Academia Politécnica Naval los Campus Hyatt, Charles y la Escuela de Inteligencia.

Son Escuelas de Especialidades la de Submarinos, ubicada en Talcahuano y la de Aviación Naval, en la base aeronaval de Torquemada, Con Cón.

EL PROCESO EDUCACIONAL

En el Proceso Educacional, definido también como Ciclo Educacional, intervienen todos los elementos orgánicos de la Armada antes nombrados.

Mientras a la Dirección General del Personal le corresponde establecer los Roles, Funciones y Competencias de los integrantes de la Institución, la Dirección de Educación ejecuta las políticas institucionales, planificando y evaluando la actividad educativa, confeccionando los currículos y desarrollando labor de investigación.

A su vez, mientras las Escuelas y Academias ejecutan los cursos de formación básica, especialidad, capacitación y post grado, los Mandos y Direcciones formulan los requerimientos de personal en cantidad y calidad para satisfacer las necesidades que el desarrollo de sus diferentes tareas y funciones les impone.

Desarrollado durante toda la permanencia en servicio del individuo, el Proceso Educacional exige un esfuerzo continuo y permanente que se realiza a través de tres etapas sucesivas:

Formación Matriz
Especialización
Post Especialización

Responsables de ejecutar las distintas fases o etapas son los centros educacionales con que cuenta la Institución, en los que se llevan a cabo las distintas acciones y actividades que lo conforman.

Formación Matriz

Se entiende por Formación Matriz o Naval Básica, la que imparten las Escuelas Matrices de la Armada, ubicadas en Valparaíso y Talcahuano con el propósito de dar, al futuro hombre de mar, una base moral, intelectual y física que le permita integrarse a la Institución en calidad de Oficial o Gente de Mar. Esta etapa constituye la primera del importante proceso de formación profesional del Cuerpo de Oficiales y Gente de Mar.

Especialización

La segunda etapa corresponde a la fase de Especialización, la cual le confiere al personal las competencias para su desempeño profesional como especialista en un área determinada del quehacer naval. Esta etapa corresponde al período en el cual se le entregan conocimientos, habilidades y actitudes necesarios para el desempeño profesional en un área determinada del conocimiento; además está destinada a entregar las competencias específicas para operar y mantener los Sistemas Navales.

La Academia Politécnica Naval es la institución de Educación Superior de la Armada que tiene por misión la ejecución, desarrollo y control de los procesos de especialización que la Marina requiere para dotar sus unidades y reparticiones; como asimismo, también operan otras escuelas y centros de instrucción que imparten especialidades. Los cursos de especialización están orientados a la enseñanza de asignaturas de Ciencias Básicas, Aplicadas y Navales, a oficiales y gente de mar, y corresponden a la formación de nivel de Licenciatura de Ciencias de la Ingeniería Naval y a la Formación Técnica Naval de Nivel Superior respectivamente. Para los oficiales, esta etapa incluye el período de aplicación y el desempeño práctico del Subteniente (oficial en instrucción). Para la gente de mar, constituye el segundo o tercer año en la Institución.

Post Especialización

El tercer nivel corresponde a la etapa de Post-Especialización y está orientada al desarrollo de habilidades superiores o complementarias que permiten al individuo adquirir nuevos conocimientos para su desempeño profesional. Esta etapa se desarrolla, principalmente, en la Academia de Guerra Naval, Academia Politécnica Naval y en otros establecimientos de educación superior.

La Academia Politécnica Naval es la institución educacional de la Armada que forma, capacita y entrena, en las tareas profesionales que demandan los diferentes cargos, a todo el personal de la Armada. En el ámbito de la capacitación, es la encargada de efectuar los cursos de post especialidad, a nivel de perfeccionamiento y capacitación, que cubren materias profesionales específicas que requieren de mayor profundidad. En el ámbito del entrenamiento, desarrolla cursos que permiten capacitar y preparar

al personal para asumir cargos críticos dentro de las unidades de la Armada; cabe precisar que el entrenamiento se limita sólo a competencias de carácter individual, la Academia no entrena a las dotaciones de las unidades y reparticiones, por cuanto ello es función del Centro de Entrenamiento de la Armada y de los respectivos mandos de la Armada.

FORMACIÓN DE LOS OFICIALES

La Armada requiere que el perfil profesional del Oficial de Marina, reúna las condiciones necesarias tanto para poder ejercer el liderazgo y lograr el éxito, poniendo en acción cualidades de personalidad y capacidades o competencias individuales, las que puedan favorecer la guía y control sobre otros individuos en forma eficiente y eficaz, como para operar los sistemas navales existentes en su buque o unidad de combate, y para administrar los recursos asignados. Éstos pueden ser humanos, financieros y materiales.

La Formación del Oficial de Marina, de acuerdo con las características de especialización, tanto técnica como militar, responde a una concepción de educación, capacitación y entrenamiento permanente que configura un proceso educacional sistémico con distintos niveles, momentos y contenidos que establecen un continuo curricular, el cual se inicia con su formación matriz.

Después de haber pasado dos años embarcado en unidades auxiliares, o tres en unidades o reparticiones propias de su respectivo Servicio, en lo que respecta a los Infantes de Marina, Abastecimiento y Litoral, el Oficial concurre a cursar una especialidad en una segunda etapa, a la Academia Politécnica Naval, lo cual le significará obtener su título profesional de acuerdo con la especialidad que haya elegido.

Los Oficiales Ejecutivos optan al título de Ingeniero en Sistemas Navales con mención en Artillería y Misiles, Torpedos Armas A/S y Minaje, Navegación, Telecomunicaciones, Submarinos, Meteorología, Inteligencia o Aviación Naval; todos ellos deben cursar a lo menos un semestre común en la APOLINAV para posteriormente derivar a la especialidad elegida.

Los Ingenieros Navales pueden serlo en Ingeniería Naval Mecánica, Ingeniería Naval Eléctrica, Ingeniería Naval Electrónica o Ingeniería Naval en Hidrografía.

Los especialistas en Infantería de Marina adquieren el título profesional de Ingeniero en Sistemas Anfibios, los de Abastecimiento logran el de Ingeniero Abastecimiento Naval y los de Litoral el de Ingeniero en Administración Marítima.

Los oficiales pueden optar a realizar cursos de Subespecialidad, Especialidad Complementada, Capacitación y de Dirección, como también, Administración y Mando.

En la tercera etapa de su formación profesional, con el grado de Capitán de Corbeta, el Oficial se capacita para cumplir tareas de asesor de nivel estratégico, en Estados Mayores de la Armada o Conjuntos. Para tal efecto, realiza cursos en la Academia de Guerra Naval que le permiten optar al título de Magíster en Ciencias Navales y Marítimas o concurrir al curso de Alto Mando en la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos de Santiago.

La presentación de una tesis en Operaciones de Paz, Estrategia y Crisis, Geopolítica y Relaciones Internacionales, Logística de Alto Nivel, Administración de Recursos de Defensa y Operaciones Marítimas le deja en condiciones de desempeñarse como Asesor de Nivel Político Estratégico.

El curso de Estado Mayor capacita a los oficiales para ejercer funciones de mando, dirección y asesoría como integrantes de organismos institucionales de Alto Nivel, Fuerzas Operativas y Fuerzas Tipo, en Estados Mayores Conjuntos y complementar sus aptitudes para ejercer el Mando de Unidades. Los oficiales de los servicios (médicos, abogados) pueden efectuar el curso de Informaciones de Estado Mayor, el cual los deja capacitados para desempeñarse en funciones de EE. MM. y en funciones operativas, logísticas y administrativas institucionales, como asimismo complementa la formación del mismo oficial para su desempeño en el mando de unidades de apoyo logístico y de reparticiones de la Armada.

FORMACIÓN DE LA GENTE DE MAR

La Formación Matriz del personal de Gente de Mar de Línea y Servicios la imparte la Escuela de Grumetes, a través de los cursos de Grumetes Navales e Infantes de Marina. Para estos dos cursos, esta etapa tiene una duración de un año y se desarrolla bajo régimen de internado. Una vez aprobado el primer año común en la Escuela de Grumetes, inician su especialización en la Academia Politécnica Naval. La elección de la especialidad se

efectúa compatibilizando los intereses, rendimiento académico de los alumnos y las necesidades institucionales de personal en cada área de desempeño. De esta manera se conformarán los Escalafones de Línea y de los Servicios, definiéndose las diversas especialidades que cursarán los alumnos; éstas pueden ser básicas (un año de duración) o mecánicas (dos años de duración).

Los establecimientos que imparten tales cursos son la Academia Politécnica Naval, el S.H.O.A. y la Escuela de Grumetes. La Gente de Mar se especializa en el segundo y tercer año de su carrera, según sea la especialidad, existiendo las de Sistemas de Armas, Ingeniería Naval, Infantería de Marina, Aviación Naval, Enfermería Naval, Artes Gráficas, Hidrografía y Oceanografía, Abastecimiento y Litoral.

En la etapa de Post-Especialización el personal de Gente de Mar, dependiendo de su escalafón, realiza en la APOLINAV o en las Escuelas de Aviación Naval y de Submarinos, diferentes Subespecialidades, tal es el caso de las áreas de Infantería de Marina, Litoral y Sanidad Naval y las denominadas Especialidades Complementadas, como son las áreas de Navegación, Submarinos e Inteligencia.

Con relación al personal de Gente de Mar de los Servicios, puede darse la opción de cambios de escalafón, siendo posible obtener diferentes capacitaciones en todas las áreas, en cursos cuya duración se extiende entre dos semanas a un año.

Entre los cursos de Post-Especialidad se encuentran los de Dirección, Administración y Mando. Este último tiene tres años de duración, y se realiza en el grado de Sargento Segundo, y el Técnico Administrativo, efectuado mediante el sistema e-learning, tiene un año de duración y es asumido por quienes tienen el grado de Sargento Primero, estando en sus respectivas unidades y reparticiones. Debe tenerse presente que la carrera de Gente de Mar dura 30 años.

Existen además cursos especiales que se dictan en la Escuela de Grumetes, como lo son los cursos para grumetes I.M. Músicos, grumetes de Sanidad Naval y Sanidad Dental, y para los conductores Navales. Estos cursos tienen una duración inferior a un año académico y se hacen de acuerdo con los requerimientos institucionales.

EL PROFESORADO NAVAL

La actividad educativa es ejercida por personas contratadas en condición de Profesor Civil y por Oficiales y Personal en servicio activo que concurren a escuelas y academias en condición de Profesores Militares o Instructores. Todo Oficial o Suboficial es considerado un educador del personal que le está subordinado

Profesores Militares

Es personal de la Institución que posee requisitos que lo habilitan para ejercer la función de profesor, requiriéndose para ello tener una especialidad, haber efectuado el curso de Capacitación Pedagógica, haber realizado clases por espacio de tres o más años, y presentar un trabajo de investigación afín con el área de la docencia en la cual desea desempeñarse como profesor.

Las materias en las cuales el personal naval podrá ser nombrado profesor, no deben ser dictadas en las Universidades o Institutos Civiles, sino que debe tratarse de materias netamente profesionales.

Profesores Civiles

Son profesionales que poseen título de profesor otorgado por el Estado y se contratan en la Armada con el rango de Profesor Civil. Cumplen etapas y años de servicios, y efectúan una carrera docente en la Institución. En determinadas circunstancias, la Armada autoriza a profesionales no pedagogos para que efectúen algún tipo específico de instrucción.

Instructores Militares

Es todo aquel personal que posee amplios conocimientos sobre una determinada materia de índole profesional o militar, el cual es instruido mediante un curso de Capacitación Pedagógica para que realice un eficaz traspaso de conocimientos. El instructor que cumpla con determinados requisitos reglamentarios podrá ser nombrado Profesor Militar.

DESARROLLO DE LA EDUCACIÓN

Los establecimientos educacionales dependen de la Dirección de Educación de la Armada y de la Academia Politécnica Naval, además de subordinarse en los aspectos militares a la autoridad correspondiente a la Guarnición Naval donde se encuentren.

Debiendo cada establecimiento mantener al día los planes y programas para cada uno de los cursos que dicte, es su obligación hacer que éstos se cumplan tal como estén detallados. En general, los planes de curso se realizan en dos semestres lectivos, al término de ellos se rinden pruebas semestrales o exámenes finales y al finalizar el primer semestre se efectúa una semana de vacaciones y al término del segundo, se efectúan las ceremonias de fin de curso para luego cumplir con los períodos anuales de permisos.

Para efectuar cursos de carácter extra institucional en establecimientos del Ejército, Fuerza Aérea, Universidades e Institutos nacionales, el llamado lo realiza la Dirección General del Personal de la Armada, la que acepta o rechaza a los postulantes. También hay cursos que se realizan en el extranjero, para lo cual la mencionada Dirección General, llama a postulación según sean las necesidades operativas o tecnológicas de la Armada.

No sólo en Academias o Escuelas se realiza la enseñanza, existiendo también la posibilidad, mediante la ejecución de cursos por correspondencia, de incrementar la preparación personal en materias de índole científica, humanista, profesional o de interés general.

El Centro de Educación a Distancia (C.E.D.) dependiente de la Academia Politécnica Naval, es el organismo encargado de diseñar, desarrollar y administrar la plataforma informática educacional y dispone de los cursos de Nivelación de Oficiales (Matemáticas y Física); cursos de Capacitación Pedagógica; cursos de Asesores para Organizaciones de Alto Nivel y Estados Mayores; cursos de apresto de Buzos; diplomado de Evaluación y Administración de Proyectos; curso de Guerra Especial para Oficiales y Gente de Mar; Sistema de Perfeccionamiento Flexible; cursos de Nivelación de Sanidad Naval; cursos reglamentarios (Técnico-Administrativo)

Dentro del sistema de Educación a Distancia, están aquellos cursos que, de manera obligada, debe efectuar el personal antes de realizar otros estudios regulares en las academias o escuelas, cuyo propósito es mantener las conductas de salida del último curso realizado y/o adquirir nuevos conocimientos para afrontar en mejor forma su futura formación profesional.

De la Instrucción en la Armada, no están exentas las actividades físicas, las que son parte integral de los

planes de curso y complementan la formación naval y profesional, fortaleciendo el espíritu competitivo, la salud y la capacidad física, manteniendo al personal en óptimas condiciones para enfrentar con éxito las tareas del hombre de armas.

Esta preparación se logra ejecutando un Plan de Acondicionamiento Físico que aconseja efectuar a lo menos 3 sesiones a la semana de actividad física, de duración no menor a treinta minutos.

El rendimiento de este plan se verifica con el Test de Cooper. En el caso particular de la Infantería de Marina y del Comando de Fuerzas Especiales, existen planes de acondicionamiento especialmente diseñados para su correcta preparación física.

ESTABLECIMIENTOS EDUCACIONALES

EN EL ÁREA DE VALPARAÍSO

Se encuentran la Academia de Guerra Naval, la Escuela Naval “Arturo Prat”, la Academia Politécnica Naval. Esta última con sus dos Campus Educativos dependientes (Charles y Hyatt), la Escuela de Aviación Naval y el Centro de Instrucción de Buzos Tácticos. Además del Centro de Instrucción de Hidrografía y Navegación, ubicado en el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, existente en Playa Ancha.

Academia Politécnica Naval

Situada en Viña del Mar con sus dos Campus Educativos dependientes:

- Campus Hyatt, aglutina a las ex Escuelas de Armamentos, Operaciones, Ingeniería y Sanidad Naval.
- Campus Charles, aglutina a las ex Escuelas de Infantería de Marina, Abastecimientos y Servicios, y Litoral

Escuela de Aviación Naval

Se ubica en la base aeronaval de Viña del Mar como elemento integrante de la Fuerza Aeronaval Número Uno, y su gestión educativa depende de la Academia Politécnica Naval.

Cuenta con la infraestructura para formar profesionalmente a oficiales y personal en las diferentes áreas que comprende el servicio de la Aviación Naval, tanto pilotos como ingenieros; el curso de vuelo básico es realizado a los Oficiales de la Armada en la Escuela de Aviación “Capitán Ávalos”.

Centro de Instrucción de Buzos Tácticos

Ubicado en Las Salinas de Viña del Mar, imparte los conocimientos necesarios para adquirir la subespecialidad de Buzo Táctico, tanto para Oficiales como para Gente de Mar.

Escuela de Inteligencia Naval

Ubicada en Valparaíso, su gestión educativa es dirigida por la Academia Politécnica Naval del que depende su Jefe Militar, y su alumnado está compuesto por Oficiales y Gente de Mar, nacional y extranjero, proveniente tanto de la Armada como de otras instituciones de la Defensa Nacional y de la Policía de Investigaciones. En el caso de los alumnos Oficiales, la especialización es terminada en la Escuela de Inteligencia del Ejército.

EN EL ÁREA DE TALCAHUANO

Se encuentran las Escuelas de Grumetes y de Submarinos y los Centros de Instrucción de Reclutas y de Entrenamiento Básico de Infantería de Marina.

Escuela de Grumetes

Se ubica en la isla Quiriquina, Talcahuano y tiene la misión de proporcionar la instrucción, educación y formación básica al personal de Gente de Mar que después de ingresar con Cuarto año de Enseñanza Media, en sus aulas recibe una nivelación en las Ciencias Básicas para egresar como Grumete Naval, IM o de los Servicios. Eventualmente de sus aulas y por sus méritos académicos y generales han salido alumnos destinados a la Escuela Naval a formarse como Oficiales de Marina.

Escuela de Submarinos

Integra la Fuerza de Submarinos con base en Talcahuano y tiene por misión impartir los conocimientos necesarios a Oficiales y Gente de Mar especialista, con el fin de que puedan ocupar sus puestos, a bordo o en tierra, con pleno dominio de las tecnologías en uso en la actualidad y en el futuro.

Los alumnos del plantel, cuyo nombre recuerda al Vicealmirante Julio Allard Pinto, provienen de los cursos de las distintas especialidades que imparten los Campus dependientes de la Academia Politécnica Naval, existentes en Viña del Mar, en las que aprenden la parte teórica que profundizan y aplican en períodos de clases en tierra y embarcos en submarinos, contando para esto con el apoyo que brinda el buque madre de submarinos “Almirante Merino” dotado de acomodaciones logísticas operativas y de instrucción necesarias para desarrollar su importante rol.

Centro de Instrucción de Reclutas

Ubicado en la isla Quiriquina, entrega la Formación militar - naval y académica básica a los ciudadanos que, en forma voluntaria, quieran cumplir con el servicio militar en las filas de la Armada. El período de instrucción tiene una duración de 18 meses, de los cuales sólo 4 se efectúan en este Centro de Instrucción.

Una vez cumplida su instrucción básica, son destinados a reparticiones navales a lo largo de Chile, donde desarrollan actividades de apoyo profesional.

Al final de su período de conscripción, pueden licenciarse del Servicio, o bien, acceder a postular a Tropa Profesional o ser capacitados por medio del curso SENCE donde, de acuerdo con los requerimientos Institucionales, se ofrecen cursos de peluquero, lavadero, sastre o zapatero.

Centro de Entrenamiento Básico I.M.

Ubicado en las instalaciones del Destacamento IM N° 3 “Aldea”, proporciona a sus alumnos el entrenamiento que requieren para calificar como Combatientes Individuales e integrantes de Pequeña Unidad de Infantería de Marina, Escuadra y Sección. Para cumplir su propósito dispone del campo de entrenamiento de Taihuén, el que se ubica en la península de Tumbes.

LA MUJER EN LA ARMADA

La presencia de la mujer en las Guerras contra la Confederación de Perú y Bolivia, y luego en la del Pacífico, representa un primer antecedente colectivo de su participación en actividades militares en nuestro país.

A nivel internacional, Chile ratificó el acuerdo establecido en la “Convención para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer”, lo que sirvió de base para establecer una política de integración de la mujer a las Fuerzas Armadas.

El año 2007, ingresa la primera generación de mujeres a la Escuela Naval “Arturo Prat”, integrándose al Plan de Curso de cuatro años en los escalafones Ejecutivos, Abastecimiento y Litoral. De igual forma, las grumetes femeninas ingresaron a la Escuela de Grumetes “Alejandro Navarrete Cisternas” en el año 2009, permitiéndoseles cursar especialidades, tanto de línea como de los servicios, de acuerdo con los cupos por especialidad y género requeridos por la Institución.

EL OFICIAL DE MARINA



I. INTRODUCCIÓN

Según las definiciones clásicas, un Oficial es aquel funcionario que tiene una ocupación permanente otorgada por el Estado y que posee autoridad para actuar en su nombre ante específicas circunstancias. También es dable definirlo como aquella persona que desempeña un oficio en el que por razones de estudio o ejercitación, ha adquirido conocimiento y experiencia.

Para la Armada de Chile, el Oficial de Marina es aquel profesional formado en la Escuela Naval que, investido en tal calidad por la máxima autoridad del Estado después de haber logrado las competencias exigidas, ejerce el mando y conduce al personal que tiene bajo su responsabilidad o cargo, siendo ésta su función básica y primera.

Como toda persona que debe guiar a otra, el Oficial de Marina necesita poseer una formación integral, es decir, los conocimientos profesionales y técnicos, cívicos, científicos, culturales, humanísticos y físicos para desarrollar una gestión de mando basada en el respeto a valores y virtudes validadas y promovidas a través del tiempo por la Institución. Estos conocimientos se van entregando al Oficial durante toda su carrera, los cuales, sumados a la experiencia que va adquiriendo a medida que asciende, permiten una balanceada preparación para cumplir su primordial tarea.

Ante el amplio margen por el cual navega la Institución, es necesario tener Oficiales, que con una misma base, vayan adquiriendo conocimientos especializados que satisfagan los requerimientos de la Armada.

La cambiante era actual, también influye en forma importante en la formación del Oficial de Marina. Es por ello que su preparación profesional y personal debe ir modificándose de acuerdo con las necesidades imperantes, lo que origina ajustes a los antecedentes entregados a continuación y cambios curriculares que son debidamente evaluados por la Dirección de Educación y la Dirección General del Personal de la Armada.

En el capítulo Tres hemos visto que, de acuerdo con el Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas, los Oficiales de la Armada de Chile se clasifican en dos grandes grupos: de Línea (que estudian desde cadetes en la Escuela Naval) y de los Servicios.

Entre los primeros, encontramos a los Oficiales Ejecutivos e Ingenieros Navales, Oficiales Infantes de Marina, Oficiales de Abastecimiento y Oficiales de Litoral.

Los Oficiales de los Servicios corresponden a los de Justicia, de Sanidad, de Sanidad Dental, de los Servicios Marítimos (Prácticos e Inspectores), de Servicio Religioso y de Bandas, especialidades que poseen distintos colores que las representan.

II. OFICIALES EJECUTIVOS E INGENIEROS NAVALES

1. Concepto

Son Oficiales de Línea del Escalafón de Armas de la Armada, aquéllos cuya función es ejercer el mando y la administración de los organismos superiores, unidades y reparticiones de la Institución. En el ejercicio del cargo a que son destinados, son responsables de operar, sostener, perfeccionar profesional y tecnológicamente a los medios humanos, materiales y de información asignados.

2. Extensión de la Carrera Naval

La carrera de estos oficiales se inicia con la formación que les entrega la Escuela Naval "Arturo Prat", de la que egresan con el grado de Guardiamarina, perteneciente al Escalafón de Armas, y que culminan al alcanzar los grados y puestos institucionales considerados en el Alto Mando Naval, después de cumplir un tiempo mínimo de 30 años de servicio como Oficial. Se exceptúan de este plazo, los Oficiales Superiores que resulten seleccionados para ocupar cargos como Oficiales Generales, cargos en el Alto Mando de la Institución.

3. Primera Etapa

La primera etapa de formación como Oficial de Marina y Especialista comprende tres subetapas, correspondiendo la primera de ellas a la formación matriz y Politécnica, en la Escuela Naval, la que cumple básicamente dos funciones:

Primeramente, formar un Oficial de Marina con las características de líder necesarias para conducir positiva y efectivamente el recurso humano institucional; en segundo lugar, contribuir a la formación como especialista orientado a la administración de los recursos materiales, financieros y dirección de la operación de los sistemas navales.

Se inicia con un Primer Año común para todas las especialidades, al término del cual, y de acuerdo con sus preferencias y orden de mérito, se diferencia en los distintos escalafones. Al escalafón de Infantería de Marina, sólo podrán acceder cadetes masculinos.

Al terminar el Segundo Año de Escuela, los cadetes obtienen el bachillerato en Ciencias.

Quienes ingresan a cursos propios del Escalafón Ejecutivos e Ingenieros Navales mantienen un plan

de estudios común por dos años más, es decir, hasta finalizar el Tercer Año Politécnico Naval, instancia en que según orden de mérito y exigencias, definidas en normativa interna de la Escuela Naval, se diferencian los Cadetes Ejecutivos de los Ingenieros Navales.

Al aprobar el Cuarto Año, el cadete obtiene el grado académico de Licenciado en Ciencias o Licenciado en Ciencias de Ingeniería, y es nombrado Oficial con el grado de Guardiamarina.

La segunda subetapa corresponde al Quinto Año Politécnico Naval, en que se realiza el Curso de Aplicación Profesional. Esta instrucción se lleva a cabo a bordo del Buque Escuela "Esmeralda" y en la Academia Politécnica Naval, APN, y está orientada a entregar las competencias necesarias para su desempeño como Oficial de División y Oficial de Cargo para su futuro embarco y servicio profesional como Subteniente.

En la continuación de su formación básica como Oficial de Marina, se busca satisfacer las siguientes metas fundamentales:

- Acostumbramiento a la vida náutica y marinera.
- Enseñanza práctica del Mando Naval.
- Expedición en cálculos de navegación.
- Interacción social, para desenvolverse en buena forma en distintos ámbitos a futuro.
- Exposición en la administración de material naval de acuerdo con los cargos

Una vez aprobado lo anterior, el Subteniente inicia un período de servicio y práctica profesional de dos años, preferentemente embarcado en unidades auxiliares. Al tercer año de Subteniente, los oficiales que optaron por una especialidad conducente al título de Ingeniería Naval son destinados a continuar sus estudios en la A.P.N. Asimismo, parte de los oficiales que optaron al título de Ingeniería en Sistemas de Armas, I.S.N., son destinados a escuelas y academias para desarrollar funciones de Oficial de División, o de Oficiales Instructores en las Escuelas Naval y de Grumetes. Algunos permanecen en sus respectivas unidades a flote por un año más. Finalizado este tercer año, todos los oficiales orientados a I.S.N. son destinados a la A.P.N. para continuar sus estudios de especialidad, lo que realizan en su primer año de Teniente Segundo.

La tercera subetapa corresponde a la fase final de especialización en la A.P.N., y considera dos años de estudios politécnicos para las especialidades de Ingeniería Naval (Sexto y Séptimo) y un año para las

de ISN, cumpliendo de esta manera con los requisitos académicos para obtener el título profesional otorgado por la A.P.N. y el nombramiento otorgado por la D.G.P.A.

Para los Oficiales Ejecutivos e Ingenieros Navales, sus títulos profesionales y especialidades son

Ingeniero en Sistemas Navales (en):

Artillería y Misiles
Torpedos, Minas AS y Minaje Navegación
Telecomunicaciones
Submarinos (sólo Oficiales Masculinos)
Aviación Naval

Ingeniero en Meteorología

Meteorología

Ingeniero en Sistemas de Información

Inteligencia

Ingeniero Naval

Ingeniería Naval Electrónica
Ingeniería Naval en Hidrografía
Ingeniería Naval Mecánica
Ingeniería Naval Eléctrica

Previo al inicio de esta subetapa, los oficiales orientados a la obtención de un título de Ingeniero Naval, podrán optar a una especialidad de su ámbito, considerando los cupos disponibles y los méritos o exigencias en la normativa de la A.P.N. Igual procedimiento se aplica en el caso de los I.S.N.

En el grado de Guardiamarina se ejecuta el Curso de “Guerra Especial” y la postulación a Buzo Táctico, sólo para oficiales masculinos, además de otros Cursos de Capacitación de acuerdos con las necesidades institucionales.

La diferenciación entre especialidades conducentes a los títulos profesionales de I.S.N. o Ingeniero Naval, se efectuará al término del segundo semestre del cuarto año ejecutivo en la Escuela Naval.

El grado de Licenciado se obtendrá al finalizar los estudios de especialidad y los oficiales que hayan cursado Administración Naval, Meteorología, Salvataje y Control de Averías, obtendrán el título

de Ingeniero de Ejecución en sus respectivas especialidades.

4. Segunda Etapa

Se realizará preferentemente durante la permanencia en los grados de Teniente Segundo y Teniente Primero, en que los oficiales ejercen como especialistas en las diferentes unidades y reparticiones.

Los Oficiales Subalternos dispondrán del apoyo del Oficial de Orientación Profesional, O.O.P. del grado de Capitán de Fragata o de Navío, de la Dirección de Recursos Humanos de la Armada, D.R.H.A., el que les ayudará a seleccionar un área de desempeño profesional, dándoles a conocer las alternativas de desarrollo profesional, siendo además responsable de preparar los antecedentes que requiere el Comité de Selección de Áreas.

Los oficiales especialistas en Ingeniería Naval Electrónica, Mecánica o Eléctrica, de acuerdo con las necesidades institucionales, podrán postular a cursos de Especialidad Complementada de Aviación Naval o de Submarinos, siendo obligación de los especialistas en Aviación Naval interesados en orientar su carrera a actividades exclusivas de vuelo, elevar una solicitud a la D.G.P.A. en el primer año de Teniente Primero.

5. Tercera Etapa

Ésta comprende tres subetapas

La primera corresponde a la diferenciación y asignación por áreas de desempeño profesional y realización de cursos institucionales: de Estado Mayor o de Informaciones de Estado Mayor, y otros cursos de Post Grado.

Se iniciará durante el último año de Teniente Primero con la postulación del oficial a las áreas Operativa, Logística y de Desarrollo Tecnológico, y la posterior asignación a una de ellas por un Comité de Selección de Oficiales.

Dichos Cursos, efectuados en el grado de Capitán de Corbeta, son impartidos por la Academia de Guerra Naval y en otros establecimientos de educación superior que el mando estime adecuados.

Por las características de sus actividades y el desempeño preferente en sus labores propias, los Oficiales Ejecutivos especialistas en Inteligencia

Naval, Meteorología e Ingeniería Naval en Hidrografía, sólo podrán postular a las áreas Logística y de Desarrollo Tecnológico.

Los de Administración Naval, Meteorología, Salvataje y Control de Averías, serán asignados al área Logística.

a. Áreas de Desempeño Profesional

La asignación la hará el Comité de Selección durante el segundo semestre de cada año, para la Promoción de Tenientes Primeros que se encuentren en el último año en el grado, y será asumida al ascender a Capitán de Corbeta.

La opción de Cursos Institucionales de Estado Mayor o Informaciones, o de Post Grado, será resuelta por un Comité que integrarán el Director General del Personal, el Director General de los Servicios, el Director de Ingeniería y Sistemas Navales, el Director de Recursos Humanos, y el Oficial de Orientación Profesional.

Serán tomadas en cuenta las preferencias individuales, antecedentes personales y profesionales y las necesidades institucionales.

b. Área Operativa

Se orientará a la conducción político estratégica, operativa y administrativa de la Institución, pudiendo los oficiales asumir el mando de las Fuerzas Operativas, de Tipo, Organismos Directivos de Alto Nivel, Organismos Técnicos, Jefaturas de Misión y Agregadurías Navales.

Con excepción de los especialistas en Ingeniería Naval Electrónica, los oficiales Ejecutivos podrán asumir el mando a flote, previa conformidad del Comité de Selección para Comandantes de Buque, propuestos por el Comandante en Jefe y nombrados mediante Decreto Supremo expedido a través del Ministerio de Defensa Nacional.

De acuerdo con la necesidad institucional, algunos oficiales de Estado Mayor podrán efectuar cursos de Post Grado en el ámbito de las Ciencias Políticas, Administración, Economía de Defensa y otros dispuestos por la Dirección General del Personal de la Armada.

c. Área Logística

Se orientará principalmente a la planificación y administración de los recursos humanos,

materiales y financieros de la Institución, pudiendo, los oficiales de esta área, dirigir las Direcciones Generales y Técnicas, y asumir Jefaturas de Misión o Agregadurías Navales.

También podrán efectuar Curso de Estado Mayor o de Informaciones, y asumir el mando de buque de apoyo o auxiliar, previa conformidad del Comité de Selección y bajo los mismos procedimientos señalados en párrafo anterior.

d. Área de Desarrollo Tecnológico

Se orientará a la actualización, investigación o desarrollo de la capacidad tecnológica de la Institución, pudiendo, estos oficiales, dedicarse en profundidad a los ámbitos relacionados con Sistemas de Armas, de Mando y Control, así como de Ingeniería e Informática.

Normalmente se desempeñarán en Direcciones Técnicas, pudiendo asumir la dirección de éstas después de haber realizado el Curso de Informaciones y cursos de Post Grado. Como Oficial Superior, ejercerá Jefaturas, Mandos y Puestos correspondientes a su Área de Desempeño Profesional.

6. Cuarta Etapa

Corresponde al desempeño de los Oficiales Generales, cumpliendo funciones en el Alto Mando Naval.

7. Mando de Unidades

El mando de unidades a flote y unidades aeronavales se otorgará a los Oficiales Ejecutivos, con excepción de los especialistas en Ingeniería Naval Electrónica, en los grados de Oficial Subalterno hasta Oficial Superior, de acuerdo con las respectivas instancias de selección.

Los nombramientos estarán sujetos al trabajo del Comité de Selección para Comandantes de Buques o de Comandantes de Escuadrones Aeronavales de Helicópteros de Ataque y de Exploración Aeromarítima, respectivamente.

El Comando de Fuerzas Especiales lo ejercerá un Oficial Ejecutivo o de Infantería de Marina.

8. Requisitos de Ascenso

Los requisitos de ascenso para los Oficiales Ejecutivos e Ingenieros Navales estarán constituidos

por el tiempo mínimo en el grado, tiempo de embarco, aprobación de cursos de especialidad, Estado Mayor e Informaciones, y el pase o recomendación de ascenso otorgada por la Junta de Selección de Oficiales.

III. Oficiales de Infantería de Marina

1. Concepto

Son aquellos Oficiales de Línea del Escalafón de Armas de la Armada, cuya función es ejercer el mando y la administración de las Unidades y Reparticiones de Infantería de Marina, Comando de Fuerzas Especiales o Centro de Entrenamiento Conjunto de Operaciones de Paz, destinado a prestar servicios en apoyo de la Comunidad Internacional.

2. Extensión de la Carrera

La carrera profesional de los Oficiales I.M. se inicia con la formación en la Escuela Naval “Arturo Prat” de la que egresan con el grado de Guardiamarina IM pertenecientes al Escalafón de Armas, culmina al alcanzar los grados y puestos institucionales considerados para el Alto Mando Naval, luego de cumplir un mínimo de 30 años de servicio.

Se exceptúan de este plazo, los Oficiales Superiores que resulten seleccionados para ocupar el cargo de Comandante General del Cuerpo de Infantería de Marina, con el grado de Contraalmirante.

3. Primera Etapa

Comprende tres subetapas, siendo la primera la formación matriz y politécnica en calidad de cadete en la Escuela Naval, plantel que cumple dos funciones. Primero formar un Oficial I.M. con las características de líder necesarias para conducir positiva y efectivamente el recurso humano institucional; segundo, contribuir a la formación como especialista, orientado a la administración de los recursos materiales, financieros y dirección de la operación de los sistemas anfibios. Se inicia con un Primer Año común para todos los escalafones y especialidades, al término del cual y de acuerdo con un orden de mérito, se diferencia en el Curso de Infantería de Marina de tres años de duración.

Al término del Segundo Año, los alumnos del escalafón, al que sólo ingresan cadetes masculinos obtienen el Bachillerato en Ciencias y, una vez aprobada esta subetapa, logran la Licenciatura

en Ciencias Sociales y son nombrados Oficiales I.M. con el grado de Guardiamarina.

La segunda subetapa corresponde al Quinto Politécnico I.M., en que se realiza un Curso de Aplicación Profesional a bordo de la “Esmeralda” y en la A.P.N., orientado a entregar las competencias para su desempeño en Destacamentos de Infantería de Marina.

En dichas unidades, el Subteniente cumplirá funciones de Comandante de Sección de Fusileros o de Unidades de Artillería, para al quinto año de servicio ser destinado a continuar estudios en la Academia Politécnica Naval, donde realizará un Sexto Año de Politécnico Naval, obteniendo el título profesional de Ingeniero en Sistemas Anfibios, otorgado por la Academia y el nombramiento de especialista por parte de la Dirección General del Personal de la Armada.

El grado de Licenciado se obtendrá al finalizar los estudios de especialidad.

Al igual que los Oficiales Ejecutivos e Ingenieros Navales, en el grado de Guardiamarina I.M. se ejecuta el Curso de “Guerra Especial”, pudiendo en el tercer año de Subteniente o primero de Teniente Segundo optarse al Curso de Comandos I.M., además de otros Cursos de Capacitación de acuerdos con las necesidades institucionales.

4. Segunda Etapa

Se realizará preferentemente durante la permanencia en los grados de Teniente Segundo I.M. y Teniente Primero I.M., en que los oficiales ejercen como especialistas en las diferentes Unidades y Reparticiones I.M. y otros puestos del Servicio General.

Los Oficiales Subalternos I.M. dispondrán del apoyo del Oficial de Orientación Profesional, O.P. del grado de Capitán de Fragata o de Navío, de la Dirección de Recursos Humanos de la Armada, D.R.H.A., el que les ayudará a seleccionar un área de desempeño profesional, dándoles a conocer las alternativas de desarrollo profesional, entre las cuales se encuentran algunas tendientes a facilitar su desempeño en otras instituciones de la Defensa Nacional.

5. Tercera Etapa

Ésta comprende tres subetapas:

La primera corresponde a la diferenciación y asignación por áreas de desempeño profesional y realización de cursos institucionales: de Estado

Mayor o de Informaciones de Estado Mayor, y otros cursos de Post Grado.

Se iniciará durante el último año de Teniente Primero IM con la postulación a las áreas Operativa y Logística, y la posterior asignación a una de ellas por un Comité de Selección de Oficiales. Dichos Cursos, efectuados en la grado de Capitán de Corbeta IM, son impartidos por la Academia de Guerra Naval y en otros establecimientos de Educación Superior.

a. Áreas de Desempeño Profesional

La asignación a las Áreas de Desempeño Profesional la hará el Comité de Selección, durante el segundo semestre de cada año, para la Promoción de Tenientes Primeros I.M. que se encuentren en el último año en el grado, y será asumida al ascender a Capitán de Corbeta I.M.

La opción de Cursos de Estado Mayor o Informaciones, o de Post Grado será resuelta de la misma forma que en el caso de los Oficiales Ejecutivos e Ingenieros Navales por un Comité integrado por el D.G.P.A., D.E.A., C.G.C.I.M. y O.O.P. de la D.R.H.A.

b. Área Operativa

En el Área Operativa, los Oficiales I.M. se orientarán a la conducción político estratégica, operativa y administrativa de la Institución, pudiendo llegar a comandar el Cuerpo I.M., Comando de Fuerzas Especiales y Centro Conjunto para Operaciones de Paz.

Si son seleccionados por el Comité de Selección para Comandantes de Unidades I.M., podrán asumir su mando a propuesta del Comandante en Jefe de la Armada y con nombramiento por decreto supremo expedido a través del Ministerio de Defensa Nacional.

De acuerdo con la necesidad institucional, algunos oficiales de Estado Mayor podrán efectuar cursos de Post Grado en el ámbito de las Ciencias Políticas, Administración, Economía de Defensa y otros dispuestos por la D.G.P.A.

c. Área Logística

En el Área Logística, los Oficiales I.M. orientarán su gestión principalmente a la planificación y administración de los recursos humanos, materiales y financieros de la Institución, pudiendo desempeñarse en Direcciones Generales y Técnicas, Estados Mayores y asumir Agregadurías Navales.

También podrán efectuar Curso de Estado Mayor o de Informaciones, y asumir el mando de buque de apoyo o auxiliar, previa conformidad del Comité de Selección.

6. Cuarta Etapa

Corresponde al desempeño del Contralmirante I.M. como Comandante General del Cuerpo de Infantería de Marina.

7. Mando de Unidades I.M.

El mando de unidades I.M. se otorgará a los Oficiales IM de acuerdo con las respectivas instancias de selección y calificaciones especiales.

El Comando de Fuerzas Especiales, unidad que agrupa Comandos I.M. y Buzos Tácticos, con base en Viña del Mar, lo ejercerá un Oficial Ejecutivo o de Infantería de Marina.

8. Requisitos de Ascenso

Los requisitos de ascenso para los Oficiales I.M. estarán constituidos por el tiempo mínimo en el grado, tiempo y desempeño mínimo en Unidades I.M., aprobación de cursos de especialidad, Estado Mayor e Informaciones, y el pase o recomendación de ascenso, otorgada por la Junta de Selección de Oficiales.

IV. Oficiales de Abastecimiento

1. Concepto

Son aquellos Oficiales de Línea del Escalafón de Abastecimiento de la Armada, cuya función es ejercer el mando y la administración de las Unidades de su Rama, así como desarrollar técnicas en el ejercicio de los cargos que sean destinados, preferentemente en la administración de abastecimiento y de los recursos financieros de la Institución. Para tales funciones, sus primeros transbordos los cumplen en Centros de Abastecimientos y buques menores.

2. Extensión de la Carrera

La carrera profesional de los Oficiales AB. se inicia con la formación en la Escuela Naval "Arturo Prat" de la que egresan como Oficiales de Línea con el grado de Guardiamarina AB., pertenecientes al Escalafón de Abastecimiento, para culminar al alcanzar los grados y puestos institucionales

considerados para el Alto Mando Naval, luego de cumplir un mínimo de 30 años de servicio.

3. Primera Etapa

Comprende tres subetapas, siendo la primera la formación matriz y politécnica en calidad de cadete en la Escuela Naval, plantel que cumple dos funciones. Primero, formar un Oficial AB. con las características de líder necesarias para conducir positiva y efectivamente el recurso humano institucional; segundo, contribuir a la formación como especialista orientado a la administración de los recursos materiales y financieros.

Se inicia con un Primer Año común para todos los escalafones y especialidades, al término del cual y de acuerdo con una orden de mérito, se diferencia en el Curso de Abastecimiento de tres años de duración. Al término del Segundo Año, los alumnos obtienen el Bachillerato en Ciencias, y una vez aprobada esta subetapa, logran la Licenciatura en Ciencias y son nombrados Oficiales AB con el grado de Guardiamarina.

La segunda subetapa corresponde al Quinto Politécnico Abastecimiento, en que se realiza un Curso de Aplicación Profesional a bordo de la "Esmeralda" y en la A.P.N., orientado a entregar las competencias para su desempeño como Oficial de División y Oficial de Cargo y para cumplir funciones en los diferentes cargos propios de su ámbito profesional, principalmente en unidades a flote y centros de abastecimiento, repartidos a lo largo del territorio, durante tres años.

Al quinto año de servicio, los Oficiales AB son destinados a continuar estudios en la APN donde realizarán un Sexto Año de Politécnico Naval, obteniendo el título profesional de Ingeniero en Abastecimiento Naval, otorgado por la Academia y el nombramiento de especialista por parte de la Dirección General del Personal de la Armada. En el grado de Guardiamarina AB. se ejecuta el Curso de "Guerra Especial" y otros Cursos de Capacitación de acuerdo a las necesidades institucionales.

Serán tomadas en cuenta las preferencias individuales, antecedentes personales y profesionales, las necesidades institucionales y las opiniones técnicas necesarias.

Después de haber ejecutado el curso de Post Grado, con el grado de Capitán de Corbeta de Abastecimiento, durante su permanencia en los

grados de Oficial Jefe desarrollará preferentemente funciones en Jefaturas, Mandos y puestos institucionales de nivel intermedio de su especialidad.

A su vez, durante la permanencia en el grado de Oficial Superior AB., desempeñará las Jefaturas y puestos institucionales de nivel superior correspondientes a su Área de Desempeño Profesional.

Entre estos altos cargos se encuentran las Direcciones de Abastecimiento, la de Presupuesto y la de Contabilidad de la Armada, organismos asesores de las Direcciones Superiores, responsables de la administración de los recursos institucionales.

4. Segunda Etapa

Se realizará preferentemente durante la permanencia en los grados de Teniente Segundo AB y Teniente Primero AB, en que los oficiales ejercen como especialistas en las diferentes Unidades y Reparticiones.

Los Oficiales Subalternos AB dispondrán del apoyo del Oficial de Orientación Profesional, O.O.P., el que les ayudará a seleccionar un Área de Desempeño Profesional, dándoles a conocer las alternativas de desarrollo profesional.

5. Tercera Etapa

Ésta comprende tres subetapas.

La primera corresponde a la realización del Curso de Informaciones de Estado Mayor Servicio General o de Servicios Especializado, de acuerdo con las necesidades del servicio y, posteriormente curso de Post Grado del Área Logística. Se iniciará durante el último año de Teniente Primero AB. con la postulación a un Curso de Post Grado del Área, asignación que será efectuada por el Comité de Selección de Oficiales para las Áreas de Desempeño Profesional.

El Curso de Informaciones de Estado Mayor Servicio General se desarrollará en el grado de Capitán de Corbeta AB. y se efectuará en la Academia de Guerra Naval, y el de Post Grado, en los planteles de educación superior dispuestos por el Mando.

El proceso de postulación se realizará en el mes de julio del último año de Teniente Primero AB., para

lo cual los oficiales consultarán previamente al O.O.P. que les dará a conocer las distintas alternativas de cursos del Área Logística.

El proceso de selección a cursos de Post Grado lo hará el Comité de Selección durante el segundo semestre, debiendo dicha postulación ser asumida al ascender al grado de Capitán de Corbeta AB, excepcionalmente como Oficial Subalterno.

Integrarán el Comité de Selección a cursos de Post Grado, el Director General del Personal, el Director General de Finanzas, el Director de Educación, el Director de Abastecimientos y el Oficial de Orientación Profesional de la Dirección de Recursos Humanos de la Armada, quien se desempeñará como Secretario del Comité sin derecho a voto.

6. Cuarta Etapa

Como Oficial General y con el grado de Contraalmirante AB., podrá desempeñar el cargo de Director de Abastecimiento de la Armada u otro cargo del Alto Mando Naval de los indicados en el párrafo precedente.

7. Jefatura de Reparticiones

Los Oficiales de Abastecimiento podrán acceder a Jefaturas y Cargos de su Especialidad: Jefes de Centros de Abastecimiento, Comisarías y Departamentos de Finanzas, de acuerdo con las respectivas instancias de selección y calificaciones especiales, debiendo cumplir, para determinados cargos institucionales con las correspondientes Calificaciones Especiales y requisitos que establece la normativa institucional y la reglamentación.

8. Requisitos de Ascenso

Los requisitos de ascenso para los Oficiales AB. estarán constituidos por el tiempo mínimo en el grado, tiempo mínimo de embarco, aprobación de Cursos de Especialidad e Informaciones, y el pase o recomendación de ascenso otorgada por la Junta de Selección de Oficiales, además de otros que detalla la normativa institucional.

V. Oficiales de Litoral

1. Concepto

Son aquellos Oficiales de Línea del Escalafón de Litoral de la Armada, cuya función es ejercer el mando y la administración de las Unidades y Reparticiones

del ámbito de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

En el ejercicio de los cargos a que sean destinados, serán responsables de operar, sostener y perfeccionar profesional y tecnológicamente a los medios humanos, materiales y de información asignados.

2. Extensión de la Carrera

La carrera profesional de los Oficiales LT. se inicia con la formación en la Escuela Naval "Arturo Prat" de la que egresan como Oficiales de Línea, con el grado de Guardiamarina LT., pertenecientes al Escalafón de Litoral, para culminar al alcanzar los grados y puestos institucionales considerados para el Alto Mando Naval, luego de cumplir un mínimo de 30 años de servicio.

3. Primera Etapa

Comprende tres subetapas.

La primera se trata de la formación matriz y politécnica en calidad de cadete en la Escuela Naval, plantel que cumple dos funciones.

Primero formar un Oficial especialista en Litoral con las características de líder necesarias para conducir positiva y efectivamente el recurso humano institucional; segundo, contribuir a la formación como especialista, orientado a la administración de los recursos materiales, financieros y dirección de la operación de los sistemas del ámbito marítimo.

Se inicia con un Primer Año común para todos los escalafones y especialidades, al término del cual, y de acuerdo con sus preferencias, orden de mérito y disposiciones institucionales, se diferencia en el Curso de Litoral de tres años de duración.

Al término del Segundo Año, los alumnos obtienen el Bachillerato en Ciencias y, una vez aprobada esta subetapa, logran la Licenciatura en Ciencias Sociales y son nombrados Oficiales LT. con el grado de Guardiamarina.

La segunda subetapa corresponde al Quinto Politécnico Litoral, en que se realiza un Curso de Aplicación Profesional a bordo de la "Esmeralda" y en la A.P.N., siempre con el grado de Guardiamarina LT. orientado dicho curso a entregar las competencias para su desempeño como Oficial de División y Oficial de Cargo, el oficial podrá cumplir

funciones en Unidades y Reparticiones dependientes de la D.G.T.M. y M.M. durante sus tres años de Subteniente LT.

Al quinto año de servicio, los Oficiales LT. son destinados a continuar sus estudios en la A.P.N. durante dos años, donde realizan el Quinto y Sexto Año de Politécnico Naval, obteniendo el título profesional de Ingeniero en Administración Marítima y Portuaria otorgado por la Academia politécnica Naval, y el nombramiento de especialista por parte de la Dirección General del Personal de la Armada.

4. Segunda Etapa

Se realizará preferentemente durante la permanencia en los grados de Teniente Segundo LT y Teniente Primero LT., en que los oficiales ejercen como especialistas en las diferentes Unidades y Reparticiones de acuerdo con los requerimientos de la D.G.T.M. y M.M. Los Oficiales Subalternos LT dispondrán del apoyo del Oficial de Orientación Profesional (O.O.P.), quien les ayudará a seleccionar un Área de Desempeño Profesional, dándoles a conocer las alternativas de desarrollo profesional.

5. Tercera Etapa

Ésta comprende tres subetapas.

La primera se inicia durante el último año en el grado de Teniente Primero LT., con la postulación al curso de Post Grado, cuya asignación ha sido efectuada por el Comité de Selección de Oficiales para las Áreas de Desempeño Profesional.

El proceso de postulación se realizará en el mes de julio del último año de Teniente Primero LT, pudiendo las Área de Desempeño Profesional ser en Operaciones Marítimas o Científico Tecnológica.

El proceso de selección a cursos de Post Grado lo hará el Comité de Selección, durante el segundo semestre, debiendo dicha postulación ser asumida al ascender al grado de Capitán de Corbeta LT; excepcionalmente, en casos calificados por la D.G.P.A., podrá hacerse como Oficial Subalterno.

Integrarán el Comité de Selección a cursos de Post Grado, que podrán efectuar los Oficiales de Litoral, el Director General del Personal, el Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, el Director de Educación, el Oficial Litoral más antiguo, el Director de Recursos Humanos de la Armada y el Oficial de Orientación Profesional de la D.R.H.A.,

quien se desempeñará como Secretario del Comité sin derecho a voto.

Serán tomadas en cuenta las preferencias individuales, antecedentes personales y profesionales, las necesidades institucionales y las opiniones técnicas necesarias.

Después de haber ejecutado el curso de Post Grado con el grado de Capitán de Corbeta LT., durante su permanencia en los grados de Oficial Jefe, en los que desarrollará preferentemente funciones en Jefaturas, Mandos y puestos institucionales de nivel intermedio de su especialidad.

A su vez, durante la permanencia en el grado de Oficial Superior LT., desempeñará las Jefaturas y puestos institucionales de nivel superior correspondientes a su Área de Desempeño Profesional.

a. Área de Operaciones Marítimas e Intereses Marítimos.

En el Área de Operaciones Marítimas, los Oficiales LT. se orientarán a la conducción de las actividades operativas de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante.

En ella podrán asumir como Directores, Subdirectores o Jefes de Departamentos de las Direcciones Técnicas Marítimas, la representación de Chile ante la Organización Marítima Internacional de Londres, Agregado Naval, Asesor en Estados Mayores, Mando de Gobernaciones Marítimas, Capitanías de Puerto, y Unidades a flote con roles marítimos o que ejerzan la Autoridad Marítima o cargos inherentes a la actividad.

b. Área Científico Tecnológica

En el Área Científico Tecnológica, los Oficiales LT. se orientarán a la investigación, desarrollo y sostenimiento de la capacidad tecnológica de la D.G.T.M. y M.M., pudiendo dedicarse con profundidad a ámbitos tecnológicos específicos, tales como Informática, Ingeniería Ambiental, Oceanografía, Telecomunicaciones e Inteligencia.

En este ámbito, los oficiales litorales podrán desempeñarse como Directores - subdirectores, Jefes de Departamentos de la D.G.T.M. y M.M., o en las Direcciones Técnicas Marítimas,

Jefes de Departamentos de las Gobernaciones Marítimas, Asesor en la Subsecretaría de Marina, y Jefes de Reparticiones en su ámbito técnico y otros cargos.

Los Oficiales LT. de esta Área efectuarán el Curso de Informaciones de Estado Mayor Servicio Especializado y un curso de Post Grado, que los capacitará para desempeñarse como Oficiales Jefes, Capitanes de Corbeta LT. o Capitanes de Fragata LT., en Jefaturas, Mandos y Puestos institucionales de nivel intermedio de su Área, en tanto que durante su permanencia como Oficial Superior, podrán ejercer los mismos cargos, pero a nivel superior.

6. Cuarta Etapa

El Oficial General, es decir, Contraalmirante LT., podrá ejercer el cargo de Director de Intereses Marítimos o Director de Seguridad y Operaciones Marítimas.

7. Jefatura de Reparticiones

Los Oficiales de Litoral podrán acceder a Jefaturas y Cargos de su Especialidad: Jefes de Gobernaciones Marítimas, Capitanías de Puerto, Comandantes de L.S.G., Jefes de Departamentos de Operaciones e Intereses Marítimos, de acuerdo con las respectivas instancias de selección y calificaciones especiales, debiendo cumplir, para determinados cargos institucionales, con las correspondientes Calificaciones Especiales y requisitos que establece la normativa institucional y la reglamentación.

8. Requisitos de Ascenso

Los requisitos de ascenso para los Oficiales LT. estarán constituidos por el tiempo mínimo en el grado, tiempo mínimo de embarco, aprobación de Cursos de Especialidad, Post Especialidad e Informaciones, y el pase o recomendación de ascenso, otorgada por la Junta de Selección de Oficiales, además de otros que detalla la normativa institucional.

Para acceder a determinados cargos de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, los Oficiales Litoral deberán cumplir con Calificaciones Especiales:

- Para ejercer el cargo de Director de Seguridad y Operaciones Marítimas o Director de Intereses

Marítimos, debe ser Oficial Superior o General, pertenecer al Área de Operaciones Marítimas y acreditar un mínimo de cuatro años como Gobernador Marítimo, entre los grados de Capitán de Corbeta LT. y Capitán de Navío LT.

- Para ejercer el cargo de Gobernador Marítimo, el Oficial LT. deberá ser Oficial Jefe o Superior, pertenecer al Área de Operaciones Marítimas o Intereses Marítimos, haber aprobado el Curso de Informaciones de Estado Mayor de Servicio General, acreditar al menos tres años como Capitán de Puerto y al menos un año de Mando a Flote.

- Para ser Comandante de Unidad a Flote, deberá acreditar al menos un año y seis meses de embarco efectivo, cargo que al igual que el caso del Capitán de Puerto, deberá ser evaluado por los respectivos Gobernadores Marítimos, a través de los respectivos Informes de Desempeño.

V. Oficiales de Mar

1. Concepto

Son aquellos Oficiales de Línea de la Armada provenientes del Escalafón de Gente de Mar, cuya carrera profesional se inicia con el grado de Teniente Segundo y culmina, por lo general, en el grado de Capitán de Fragata, después de cumplir un tiempo mínimo de 30 años de servicio en la Armada. Se exceptúan de este plazo, los Capitanes de Fragata que resulten seleccionados para ascender al grado de Capitán de Navío.

Para ingresar al Escalafón de Oficiales de Mar, el personal seleccionado por la Dirección General del Personal de la Armada, Cabo Primero o Sargento Segundo, debe aprobar el Plan de Curso de un año que imparte la Escuela Naval "Arturo Prat", al término del cual se gradúa como Teniente Segundo de Mar.

2. Formación como Oficial Subalterno

El objeto de esta etapa es entregar los conocimientos necesarios, desarrollar e inculcar los valores espirituales y morales que les permita desempeñarse con propiedad en las funciones correspondientes al Oficial de Marina. En el quinto o sexto año de Teniente Primero O.M., realizará un curso a distancia, previo al Curso de Informaciones que se realiza en la Academia de Guerra Naval.

3. Capacitación como Oficial Jefe

En esta etapa, se prepara al Oficial Jefe para cumplir funciones de jefatura, realizando en el primer año de Capitán de Corbeta O.M. el Curso de Informaciones en la Academia de Guerra Naval.

VI. Oficiales de Justicia

1. Concepto

Son aquellos Oficiales de los Servicios provenientes de la vida civil, con título de Abogado otorgado por la Corte Suprema de Justicia, cuya carrera de Oficiales de Justicia se inicia en el grado de Teniente Primero y culmina en el grado de Capitán de Navío. Se exceptúan de esta norma, los Oficiales Superiores que resulten seleccionados para ocupar como Oficial General, el cargo de Auditor General de la Armada. Su formación naval se hará en las etapas siguientes:

2. Adoctrinamiento

Tiene por objeto proporcionar al Oficial que ingresa al servicio, los conocimientos indispensables en materia de formación Naval Militar, para lo cual realizan el Curso de Oficiales de los Servicios en la Escuela Naval.

3. Práctica

El objeto de esta etapa es lograr que el Oficial obtenga los conocimientos necesarios para asesorar a mandos intermedios. Durante esta etapa, quienes entre sus galones usan como distintivo un fondo de color verde, se desempeñan como secretarios en Juzgados o Secretarías Navales. En ella se efectúa el Curso de Educación a Distancia para Oficiales Subalternos de los Servicios, previo al Curso de Informaciones de la Academia de Guerra Naval.

4. Capacitación como Oficial Subalterno

Durante esta etapa, los Oficiales de Justicia reciben nuevos y más completos conocimientos en materias relacionadas con el Servicio Jurídico Naval, los que los capacitan para desempeñarse como Auditor en Direcciones Generales y Técnicas, correspondientes al Oficial de Marina. En el quinto o sexto año de Teniente Primero de Justicia, realizará un curso a distancia previo al Curso de

Informaciones que se realiza en la Academia de Guerra Naval.

5. Capacitación como Oficial Jefe

En esta etapa, se prepara al Oficial Jefe para cumplir funciones de jefatura, realizando en el primer año de Capitán de Corbeta de Justicia el Curso de Informaciones en la Academia de Guerra Naval.

Servicios Independientes, Zonas Navales, Fuerzas Operativas o como Fiscal Naval, además en el grado de Capitán de Corbeta, efectuará el Curso de Informaciones de Estado Mayor en la Academia de Guerra Naval.

6. Capacitación Superior

En esta etapa, se prepara al Oficial para cumplir funciones de asesoría jurídica al Alto Mando Naval. En el grado de Capitán de Navío, deberá efectuar el Curso de Alto Mando en la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos.

VII. Oficiales de Sanidad y Sanidad Dental

1. Concepto

Son aquellos Oficiales de los Servicios provenientes de la vida civil, con título de Médico Cirujano o Dentista, otorgado por alguna Universidad Nacional, cuya carrera de Oficiales de Sanidad se inicia en el grado de Teniente Primero y culmina en el grado de Capitán de Navío para los Oficiales de Sanidad Naval y en el grado de Capitán de Fragata para los Oficiales de Sanidad Dental.

Se exceptúan de esta norma, los Oficiales Superiores de Sanidad Naval y los Capitanes de Fragata de Sanidad Dental, que resulten seleccionados para ocupar, como Oficial General y Oficial Superior, los cargos de Director de Sanidad de la Armada, y Jefe del Departamento Odontológico de la Dirección de Sanidad de la Armada, respectivamente.

Su Formación Naval se inicia al ingreso a la Armada con el título profesional de Médico Cirujano y Cirujano Dentista y continúa de acuerdo con las normas que se indican.

2. Adoctrinamiento

Su objeto es proporcionar al Oficial que ingresa al servicio, los conocimientos indispensables en

materia de Formación Naval Militar, lo que se logra mediante el Curso de Oficiales de los Servicios que imparte la Escuela Naval “Arturo Prat”.

3. Práctica

Esta etapa tendrá una duración de tres años y se llevará a cabo, tanto en Hospitales Navales o Clínicas Odontológicas como en destinaciones a Unidades a Flote.

En ellas se desempeñarán en funciones propias de su formación profesional, obteniendo así, los conocimientos necesarios para un Oficial Médico o Dentista Naval, como el caso de los profesionales embarcados en el Buque Escuela “Esmeralda” y buques de la Escuadra.

4. Especialización

En esta etapa, los Oficiales de Sanidad y Sanidad Dental, quienes usan como distintivo entre sus galones un fondo de color rojo, se especializan en áreas relacionadas con la medicina operativa u otras, según sean los requerimientos institucionales, adquiriendo los conocimientos que lo facultarán para cubrir puestos en servicios específicos.

5. Jefatura Intermedia

En condición de Jefes, Capitanes de Corbeta o de Fragata, podrán desempeñar cargos como Subdirector de la Escuela de Sanidad Naval, Jefe o Subjefe de Servicio Médico en Hospitales Navales o Centrales Odontológicas, en los que cumplirán funciones de su especialidad y administrativas. Además de las funciones nombradas, estos especialistas efectuarán un Curso de Educación a Distancia, previo al Curso de Informaciones de la Academia de Guerra Naval.

6. Capacitación como Oficial Jefe

Etapla de preparación para cumplir funciones de Mando y Administración, efectuando el Curso de Informaciones en la Academia de Guerra Naval.

Los Oficiales que sean seleccionados, concurrirán al curso de Administración Hospitalaria, cuya aprobación constituye requisito indispensable para asumir el cargo de Director de los Hospitales Navales de Valparaíso, Talcahuano o Punta Arenas.

7. Capacitación Superior y Jefatura

En esta etapa, el Oficial de Sanidad Naval se prepara para asumir funciones de Director de Servicio y de asesoría al Alto Mando Naval, pudiendo en el grado de Capitán de Fragata, efectuar un

Seminario de Administración Hospitalaria y cubrir puestos en Jefaturas de Servicios, Subdirecciones o Direcciones. Los Oficiales de Sanidad Naval, en el grado de Capitán de Navío podrán efectuar un curso de Alto Mando en la Academia de Estudios Políticos y Estratégicos.

VIII. Oficiales del Servicio Religioso

La carrera de los Oficiales de Servicio Religioso, se inicia con el grado de Teniente Segundo y culmina con el grado de Capitán de Fragata. Se exceptúan de esta norma, quienes resulten seleccionados para ocupar, como Capitanes de Navío, el cargo de Jefe del Servicio Religioso de la Armada.

1. Adoctrinamiento

En esta etapa, los Oficiales del Servicio Religioso reciben los conocimientos indispensables para su adaptación a las exigencias de la Armada, realizando el Plan de Curso de Oficiales de los Servicios que les imparte la Escuela Naval. Se cumple mediante su destinación a Reparticiones Terrestres, donde actuarán bajo la conducción de un Capellán más antiguo, usando como distintivo de su Escalafón un fondo de color morado.

2. Práctica

Durante esta etapa, se desempeñarán como Capellán de Unidades o Reparticiones terrestres emplazadas en las distintas Zonas Navales, asesorando al Mando y proporcionando asistencia religiosa y moral al Personal de la Institución y sus familiares.

3. Jefatura Intermedia

Se desempeñarán como Jefes del Servicio Religioso de los Mandos Operativos, continuando su labor básica entre el personal que conforma los elementos dependientes de dichos mandos: Escuadra, Zonas Navales y Fuerzas Operativas subordinadas al C.O.N.

4. Jefatura de Servicio

En esta etapa, el Capellán más antiguo se desempeñará como Jefe del Servicio Religioso.

IX. Oficial de Bandas

La carrera del Oficial de Bandas, Oficial de los Servicios proveniente del Escalafón I.M. Músicos de la Armada, con el grado de Cabo Primero o Sargento Segundo, se inicia con el grado de Teniente Segundo que alcanza después de aprobar el Curso impartido por la Escuela Naval y culmina con el grado de Capitán de Corbeta, entre cuyos galones usa un fondo distintivo de color celeste.

Tiempos mínimos en el grado para ascender al grado superior:

A.- Oficiales de Línea.

ESCALAFÓN	Ejecutivos e Ingenieros Navales	Infantería de Marina	Abastecimiento	Litoral	De Mar
Guardiamarina	1 año	1 año	1 año	1 año	x
Subteniente	3 años	3 años	3 años	3 años	x
Teniente 2°	5 años	5 años	5 años	5 años	5 años
Teniente 1°	6 años	6 años	6 años	6 años	6 años
Capitán de Corbeta	5 años	5 años	5 años	5 años	6 años
Capitán de Fragata	5 años	5 años	5 años	5 años	4 años
Capitán de Navío	5 años	5 años	5 años	5 años	
Contraalmirante	2 años				

B.- Oficiales de los Servicios:

ESCALAFÓN	Justicia	Sanidad Naval	Sanidad Dental	Servicio Religioso	Prácticos de los Servicios Marítimos	Bandas
Teniente 1°	6 años	6 años	7 años	7 años	x	5 años
Capitán de Corbeta	7 años	7 años	9 años	9 años	5 años	
Capitán de Fragata	6 años	6 años	7 años	7 años		
Capitán de Navío	5 años	5 años				



Capítulo Siete

“Suavidad en el mando, fortaleza en el obrar”,
Liderazgo Naval.

LA GENTE DE MAR



INTRODUCCIÓN

Desde un comienzo de la vida institucional se apreció la absoluta necesidad de contar con tripulaciones profesionales y entrenadas para enfrentar eficazmente la lucha en el mar, siendo por ello que, al organizarse las primeras escuadras, la institución se preocupó por preparar y formar profesionalmente a Oficiales y tripulantes de sus naves.

CLASIFICACIÓN DE GENTE DE MAR

De acuerdo con el reglamento complementario del DFL1 N°1 de 1968 “Estatuto del Personal de las FF.AA.” con última corrección hasta el D.S. N°017 del 14 de Enero de 2005, la Gente de mar se clasifica y agrupa en los Escalafones que se indican:

Personal de línea:

- A. De Armas
 - Armamento
 - Operaciones
 - Ingeniería
 - Infantería de Marina
- B. De Abastecimiento General
- C. Del Litoral
- D. De Abastecimiento Especial
 - Abastecimiento de cámaras
 - Abastecimiento auxiliares

Personal de los servicios:

- A. Escalafón Básico
- B. Escalafón Medio
- C. Escalafón Superior
- D. Escalafón Profesional

Personal Tropa Profesional:

- A. Ámbito Naval
- B. Ámbito I.M.
- C. Ámbito Marítimo

LA CARRERA NAVAL

Al igual como se explicó en el Capítulo Seis, la carrera naval abarca dos ámbitos en su orientación y desarrollo: uno profesional que reúne todas aquellas exigencias propias del servicio naval, tales como años de servicio, periodos de embarco y destinaciones, y otro educativo o formativo.

Durante este último se realizan todos aquellos estudios, cursos, trabajos académicos escritos y adiestramientos que permitirán un mejor desempeño del personal en sus lugares de servicio.

GENTE DE MAR DE LÍNEA

El personal de línea se desempeñará en áreas técnicas, administrativas y de combate como dotación

a bordo de las diferentes UU.RR. Se caracteriza por usar uniforme.

La formación del personal de Gente de Mar de línea, se inicia en el grado de marinero y culmina, por lo general, en el grado de Suboficial, después de cumplir un tiempo mínimo de 30 años en la Institución. Se exceptúan de lo anterior, aquellos Suboficiales que resulten seleccionados para ascender a Suboficial Mayor, cúspide de la carrera de Gente de Mar.

Formación Educativa

La formación de la Gente de Mar está dividida en diferentes etapas de instrucción:

Etapa de Formación Matriz o Básica
Etapa de Especialización
Etapa de Post Especialización
Etapa de Formación Matriz o Básica

Estos estudios se realizan en la Escuela de Grumetes, a la cual se ingresa con IV año de Enseñanza Media. Al ingresar el grumete puede optar entre los escalafones “Navales, Infantes de Marina, Cocineros, Mayordomos o Sanidad”. En la Escuela deberán permanecer durante 1 año con un plan de estudio de 44 semanas.

En este año se les proporciona a los alumnos una formación básica en áreas profesionales y científico humanista que les permiten afrontar con un buen nivel los estudios de etapas posteriores. Para los Grumetes “Navales”, el primer año es común para todas las especialidades, para los otros escalafones desde el primer año se produce una diferencia de estudios.

Al pasar a segundo año, el grumete optará por una especialidad que se encuentre dentro de su escalafón y será transbordado a la Academia Politécnica Naval con el grado de Grumete.

Etapa de Especialización

Durante su segundo año, los grumetes son separados en las diferentes especialidades indicadas en el anexo “A” y pudiendo en determinadas circunstancias, solicitar cambio de especialidad, pero no de escalafón.

Las especialidades se clasifican en “Básicas” y “Técnicas”, las básicas tienen una duración de 1 año y las técnicas, de 2 años. Sin embargo todos los alumnos, al término de su segundo año

como grumete, son contratados por la Armada e investidos con el grado de “Marinero”. En ese minuto aquellos que optaron por especialidades básicas se van transbordados a las diferentes UU.RR. y los de especialidades técnicas permanecerán en la Academia durante 1 año más, continuando con sus estudios profesionales.

Los planes de curso entregan al alumno los conocimientos profesionales y técnicos que lo capaciten para el empleo y mantenimiento de los elementos y equipo de combate del arma y especialidad respectiva. Los planes de cursos técnicos lo capacitan para mantener y efectuar reparaciones de los equipos bajo su cargo.

Etapa de Post Especialización

Los planes de curso de esta etapa están orientados impartir al personal especialista conocimientos que optimizan sus habilidades para desempeñar tareas con exigencias propias de cada una de las áreas de gestión en la institución.

Encontrándose en servicio, en cualquier unidad o repartición, la Gente de Mar concurre a efectuar cursos regulares, mediante los cuales adquiere nuevos conocimientos o amplía los propios de su especialidad, ya sea básica o técnica. Se realizan en diferentes facultades de la Academia Politécnica Naval.

Mando

Capacitación para Sargentos 2° en la aplicación de técnicas de Mando y Conducción del personal menos antiguo, con el propósito de asesorar y ejercer el mando medio con eficacia. Se realiza en distintos lugares del país, asistiendo a ellos alumnos de distintas especialidades.

Técnicos Administrativos

Se trata de un curso destinado a capacitar a Sargentos 1° para apoyar a los Oficiales en la gestión administrativa de los distintos cargos que componen el material de la institución.

Comprende conceptos elementales sobre Seguridad Nacional, Contrainteligencia y la misión de las FF.AA., además de los fundamentos teóricos básicos y criterios operativos elementales de la guerra moderna y conocer los avances tecnológicos y de procedimientos que se han experimentado en las especialidades respectivas.

Las Especialidades

El personal de Gente de Mar de Línea puede desarrollar, según se al área de gestión hacia la cual vaya proyectando su Carrera Naval, una serie de especialidades que se enmarcan en distintas áreas dependiendo del Escalafón al cual pertenezcan.

Para cubrir las diferentes necesidades que conlleva la operación de un Buque de guerra compuesto por sistemas de armas, maquinaria y sistemas de propulsión del más variado tipo, se consideran en estas especialidades y capacitaciones profesionales las siguientes áreas y ramas:

Armamentos
Operaciones
Ingeniería

Infantería de Marina
Sanidad
Litoral
Aviación Naval
Submarinos
Faros

Las tres últimas corresponden a especialidades complementadas, cuyo detalle se indica junto con el resto de las especialidades en el anexo "A del presente capítulo.

Carrera Profesional

Los requisitos para el ascenso, considerando que en todos los grados se debe cumplir con los tiempos mínimos dispuestos en el estatuto del personal de las FF.AA., se detallan a continuación:

Grado	Tiempo Mínimo Grado	Otros Requisitos
Grumete 1er año	1 año	- Aprobar Curso formación matriz. - Selección Escalafón y curso especialidad.
Grumete 2do. Año	1 año	- Aprobar Curso de Especialidad de 1 año de duración. - Aprobar 1er. Año Curso de Especialidad de 2 años de duración.
Marinero 1° Soldado 1° IM	3 años	- Estar Clasificado en Lista 1 ó 2. - Haber Aprobado Curso de Especialidad.
Cabo 2°	6 años	- Estar Clasificado en Lista 1 ó 2.
Cabo 1°	6 años	- Acreditar Puntaje Sistema Perfeccionamiento Flexible. - Estar Clasificado en Lista 1 ó 2.
Sargento 2°	5 años	- Aprobar Curso de Mando. - Estar Clasificado en Lista 1 ó 2.
Sargento 1°	5 años	- Aprobar Examen Curso Técnico Administrativo. - Acreditar años de Embarco o permanencia en Tropa de acuerdo con escalafón y/o especialidad. - Estar Clasificado en Lista 1 ó 2.
Suboficial	4 años	- Estar Clasificado en Lista 1. - Acreditar años de Embarco o permanencia en Tropa de acuerdo con escalafón y/o especialidad. - Acreditar nota media de calificaciones desde el grado de S1° de 6,5 como mínimo. - Poseer Pase para Ascenso al grado de SOM. - Curso Condestable Mayor.
Suboficial Mayor		

El personal de Sanidad Naval debe haber cumplido 4 años de embarco o de tiempo de tropa para los pertenecientes a la Infantería de Marina, además de diez de desempeño en hospitales o clínicas navales. El personal I.M. cumplirá en reemplazo al tiempo de embarco exigido para el personal naval que se detalla anteriormente un tiempo de permanencia en:

1. Unidades I.M. Activas
2. Escuela I.M.
3. Compañía de Guardia del M.D.N.
4. Compañías especiales de seguridad interior
5. Agrupación de seguridad del CJA
6. Comisiones en operaciones de paz o de intercambio profesional con otras Armadas o cuerpos I.M..

GENTE DE MAR DE LOS SERVICIOS

Está conformado por aquellos profesionales egresados de la Academia Politécnica Naval (A.P.N.), cuya función principal es ejercer actividades de apoyo y asesoría en los ámbitos técnico-industrial, administrativo y de Sanidad, para lo cual se clasifican en las siguientes áreas de desempeño profesional:

Mantenimiento y Operación

Cumplirán funciones orientadas al mantenimiento y la reparación integral de los diferentes Sistemas de Armas y de Ingeniería de las UU.RR.

Se desempeñan en: Arsenales, Astilleros y Maestranzas de la Armada, Servicio Hidrográfico, Centros de Reparaciones de la Aviación Naval y reparticiones en general.

Abastecimiento

Sus funciones están orientadas a la ejecución de actividades administrativas, financieras, contables y de apoyo a la gestión. Su desempeño profesional se desarrollará principalmente en las Direcciones Técnicas y Generales de la Institución.

Sanidad

Cumplen tareas específicas del ámbito de la Sanidad Naval y Sanidad Dental, incluyendo funciones de control y supervisión. Su desempeño profesional será preferentemente en hospitales, policlínicas y clínicas dentales de la Institución.

El personal de los servicios ingresa a la Escuela de Grumetes A.N.C. con los mismos requisitos que el

personal de línea, quienes al finalizar su primer año común optarán por seguir la carrera de Línea o de los Servicios.

Luego son transbordados a la Academia Politécnica Naval, donde realizan sus estudios, dependiendo la especialidad escogida.

Inicialmente el personal de los servicios no podía usar uniforme y debía prestar sus servicios en reparticiones cumpliendo funciones de apoyo al personal embarcado. A partir del DFL 1/97 se crearon nuevos escalafones de agrupación de dicho personal que son los que se detallan:

Escalafón Básico
Escalafón Medio
Escalafón Superior
Escalafón Profesional

A los 4 escalafones se accede de acuerdo con las necesidades institucionales, proyección que posea la especialidad y la capacidad e interés profesional del personal.

Por lo anterior, la permanencia de los especialistas en los diferentes escalafones puede tener el carácter de transitoria o definitiva, dependiendo de los factores ya mencionados. En anexo "B", se detalla el tiempo mínimo de permanencia por grado en cada uno de los escalafones, junto con las especialidades a las cuales puede optar el personal de los servicios.

PERSONAL "TROPA PROFESIONAL"

Lo conforma el personal que haya servido como Soldado o Marinero profesional, quienes pueden incorporarse nuevamente al servicio como personal de planta institucional (en caso de que las necesidades insitucionales lo requieran). Dicha condición laboral tiene una duración máxima de 5 años.

La promoción será efectuada por la DIRECCIÓN DE RECURSOS HUMANOS DE LA ARMADA (D.R.H.A.), mediante su Departamento de Admisión, a través de los medios de comunicación interna de la Institución y de los de comunicación pública que sean pertinentes.

Los requisitos son:

1. Cumplir con la Ley de Reclutamiento y Movilización y haber sido licenciado con valer militar y buena conducta.

2. A lo menos, haber cumplido con la educación básica obligatoria.
3. Edad máxima 23 años.
4. Salud compatible con la vida militar.
5. No estar condenado ni procesado o con auto de apertura de juicio oral o de procesamiento por crimen o simple delito.
6. Ser soltero, sin hijos.
7. Apto intelectual, psíquica y físicamente para las tareas que se le exigirán durante su permanencia.

Luego de quedar aceptados, son nombrados grumetes y realizarán su capacitación bajo la dependencia administrativa de la Escuela de Grumetes, Academia Politécnica Naval u otra repartición, según sea la naturaleza de ésta.

La capacitación tendrá una duración de dos meses, y se realizará preferentemente desde Febrero a Marzo, para que una vez terminada, el Marinero o Soldado de la Tropa Profesional sea transbordado. Las capacitaciones del personal T.P. se detallan en el anexo "C"

Excepcionalmente, el curso de capacitación podrá tener una duración mayor a dos meses, cuando las necesidades institucionales así lo aconsejen.

Reprobar el curso de capacitación será causal de retiro de la Institución.

La condición de Grumete sólo durará los dos primeros meses. Concluido este plazo, serán contratados como Tropa Profesional con el grado de Marinero o soldado I.M.

El personal de Tropa Profesional desarrollará su carrera principalmente en tierra, desempeñando actividades tendientes a suplir especialidades de personal de planta que estén deficitarias. Para cada ámbito los desempeños serán los siguientes:

Ámbito Naval: se desempeñarán en tierra, pudiendo ser embarcados en buques de apoyo, preferentemente a contar del tercer año de carrera.

Ámbito Marítimo: se desempeñarán en tierra en reparticiones de esa área, pudiendo ser embarcados en unidades del Servicio del Litoral.

Ámbito Infantería de Marina: se desempeñarán principalmente en los Destacamentos IM. Este personal podrá participar en Operaciones de Paz, preferentemente una vez cumplido su primer año de

carrera, y de acuerdo con su desempeño y capacidad profesional.

Todo el personal de Tropa Profesional tendrá régimen estatutario similar al personal de Gente de Mar y jerárquicamente será inferior a él.

Ingreso como personal de Planta

El personal T.P. que desea postular a la Planta de Gente de Mar, deberá elevar una solicitud apoyada por su Mando a la Dirección de Recursos Humanos de la D.G.P.A., entre los meses de Mayo y Junio del 4º año de su carrera como T.P.

El Departamento de admisión de la D.G.P.A., se encarga de publicar las fechas y recibir las postulaciones para participar en el concurso.

Para tal efecto, el postulante deberá reunir los siguientes requisitos:

1. Ser menor de 28 años al 1ero de Enero
2. Tener aprobado 4º año medio
3. Salud compatible con el servicio
4. Permanecer en lista 1 como T.P.
5. Presentar certificado de apoyo del mando para postular a la planta de G.M.
6. Aprobar exámenes escritos

Etapas:

1. En su 4º año como T.P., rendirá un examen de pre selección para cursar especialidad.
2. El postulante preseleccionado ingresa a un programa de nivelación en ciencias básicas.
3. Aquellos que no queden seleccionados continuarán realizando su 5º año de forma normal, pudiendo éstos postular por segunda y última vez. En caso de quedar seleccionados se igualan a los grumetes de 2º año.

Al postulante T.P, se le reconocerá la experiencia profesional obtenida en la Armada, ingresará directamente al curso de Especialidad (junto con los grumetes de 2º Año que provienen de ESGRUM).

Cursarán alguna de las especialidades que se detallan en el anexo "C", las que deberán tener correspondencia con las competencias básicas adquiridas como T.P. No obstante lo anterior, el interesado podrá postular a cualquier especialidad básica que se imparta para el personal T.P. en la

medida que cumpla con los requisitos y existan cupos según las necesidades institucionales. La reprobación de curso de especialidad será causal de retiro de la Institución, sin acceder a la posibilidad de ser destinado a otro curso.

La carrera del personal de Planta de Gente de Mar “especialista” proveniente de la T.P., se iniciará en el grado de Marinero 1° o Soldado 1° I.M., accediendo a todos los beneficios, deberes y obligaciones establecidos en la reglamentación vigente.

ANEXO “A”

Especialidades para el Personal de Gente de Mar de Línea

A) Especialidades de 1 año de duración:

Escalafones de Armas

Armamento:	Operaciones:	Infantería de Marina:
Armamentos.	Comunicaciones.	Artillería IM.
Maniobras.	Navegación.	Infantería.
Operador de Sonar.	Radarista C.I.C.	Ingeniero de Combate.
		Músico.

Escalafón de Abastecimiento General

Abastecimiento.	Cocinero.	Lavandero.
Escribiente.	Mayordomo.	Sastre.
Peluquero.		

Escalafón Litoral

Litoral.	Buzo Inspector local.
Meteorología.	Faros.

B) Especialidades de 2 años de duración:

Escalafones de Armas

Armamento

Mecánico Armamentos.
Mecánico Electrónico Control de Fuego.
Mecánico Electrónico Sonar.

Operaciones

Mecánico Electrónico Operaciones.
Mecánico Electrónico Radares.
Mecánico Electrónico Telecomunicaciones.
Mecánico Electrónico Sistemas Computacionales.

Ingeniería

Mecánico Máquinas.
Mecánico Combustión Interna.
Mecánico Electricista.
Mecánico Buzo Salvataje Control de Averías.
Mecánico Aviación.

Infantería de Marina

Mecánico Material de Guerra.

Escalafón de Abastecimiento General

Enfermería Naval.

- C) El personal del escalafón de Gente de Mar Femenino podrá optar a todas las Especialidades y Especialidades Complementadas a excepción de las siguientes:

Especialidades

- Del ámbito Infantería de Marina.
- Mecánico Buzo Salvataje Control de Averías.
- Buzo Inspector Local.
- Faros.

Especialidades Complementadas

- Buceo Táctico.
- Submarinos.
- Nadador de Rescate.

Subespecialidades y Especialidades Complementadas para el personal de Gente de Mar de Línea

Subespecialidades

Técnico Apoyo Clínico Anestesia	: Enfermería Naval y Enfermería Naval I.M.
Técnico Apoyo Clínico Banco de Sangre	: Enfermería Naval y Enfermería Naval I.M.
Técnico Apoyo Clínico Pabellón	: Enfermería Naval y Enfermería Naval I.M.
Técnico Apoyo Clínico Laboratorio	: Enfermería Naval.
Técnico Apoyo Clínico Rayos "X"	: Enfermería Naval.
Técnico Apoyo Clínico Medicina Preventiva	: Enfermería Naval.
Técnico Apoyo Clínico Odontología	: Enfermería Naval.
Técnico Apoyo Clínico Psiquiatría	: Enfermería Naval.
Técnico Sumersión	: Enfermería Naval.
Técnico Aeroespacial	: Enfermería Naval.
Finanzas	: Abastecimiento.
Materiales	: Abastecimiento.

Especialidades Complementadas

Buceo Táctico:	Armamentos.	Maniobras.
	Operador de Sonar.	Mecánico Armamentos.
	Navegación.	Radarista C.I.C.
	Mecánico Combustión Interna.	Comunicaciones.
	Abastecimiento.	Escribiente.
	Enfermería Naval.	
Aviación Naval:	Armamentos.	Maniobras.
	Operador de Sonar.	Mecánico Armamentos.
	Comunicaciones.	Navegación.
	Radarista C.I.C.	Electricista.

Mecánico Electrónico Sonar.
Mecánico Electrónico Radares Mecánico.
Mecánico Electrónico Control de Fuego.
Mecánico Electrónico Operaciones.
Mecánico Electrónico Telecomunicaciones.

Submarinos : Operador de Sonar. Navegación.
Comunicaciones. Radarista C.I.C.
Abastecimiento. Escribiente.
Cocinero. Mayordomo.
Enfermería Naval.
Mecánico Electrónico Control de Fuego.
Mecánico Electrónico Sonar.
Mecánico Electrónico Operaciones.
Mecánico Electrónico Telecomunicaciones.
Mecánico Electrónico Radares.
Mecánico Máquinas.
Mecánico Combustión Interna.
Mecánico Electricista.

Litoral : Armamentos. Maniobras.
Comunicaciones. Navegación.
Radarista C.I.C. Mecánico Electricista.
Mecánico Combustión Interna. Abastecimiento.
Mecánico Electrónico Radares. Escribiente.
Mecánico Electrónico Telecomunicaciones.
Mecánico Electrónico Sistemas Computacionales.

Comandos IM : Mecánico Armamento I.M. Comunicaciones I.M.
Radarista C.I.C. I.M. Artillería I.M.
Infantería. Ingeniero de Combate.
Enfermería Naval I.M.

Inteligencia Naval y Criptología:
Sólo especialidades afines.

Nadadores de Rescate:

Armamentos	Maniobras	Operador de Sonar
Comunicaciones	Navegación	Radarista C.I.C.
Artillería I.M.	Infantería	Ingeniero de Combate
Abastecimiento	Escribiente	Enfermería Naval
Cocinero	Mayordomo	Lavandero
Sastre	Peluquero Litoral	
Faros	Meteorología	

ANEXO “B”

Especialidades para el Personal de Gente de Mar de los Servicios

A) Especialidades de menos de 2 años de duración:

Área de Mantenimiento y operación

Operaciones:

Dibujante.
Artes Gráficas.

Ingeniería:

Carpintería
Chofer Mantenición Automotriz.
Operador Máquinas Herramientas.
Soldador

Área de Abastecimiento:

Guardaalmacén.

Área de Sanidad:

Sanidad Naval.
Sanidad Dental.

B) Especialidades de 2 años de duración:

Área de Mantenimiento y operación

Armamentos:

Mecánico Armamentos.
Mecánico Electrónico.
Mecánico Artificiero.

Hidrografía:

Mecánico Hidrógrafo - Oceanógrafo.

Ingeniería:

Mecánico Combustión Interna.
Mecánico Estructuras Metálicas.
Mecánico Calderas Cañerías.

C) El personal del escalafón de Gente de Mar de los Servicios Femenino podrá integrar cualquiera de las Especialidades detalladas en los puntos A) y B) precedentes.

Subespecialidades y Especialidades Complementadas para el personal de Gente de Mar de los Servicios

Subespecialidades: No hay

Especialidades Complementadas

Inteligencia Naval y Criptología :	Sólo especialidades afines.
Nadadores de Rescate :	Todas (sólo personal masculino).

A continuación (para una mejor comprensión), se describe el procedimiento empleado actualmente, y algunas modificaciones que están en proceso:

- El personal egresa al servicio (luego de aprobar curso de especialidad) y queda encasillado automáticamente en el escalafón Básico.
- Luego, al completar el primer año en el escalafón Básico, el marinero es traspasado al escalafón Medio, sin necesidad de cumplir requisito académico.
- Para cambiar del Medio al Superior aún se mantiene el examen, sin embargo, esto cambiará próximamente, quedando tal como ocurre para el cambio del Básico al Medio, es decir, se efectuará automáticamente.

- Luego, faltaría determinar en qué momento de la carrera ocurrirá el cambio. Lo anterior permitirá a este personal acceder a una carrera “continuada” o “normal” hasta el grado de Suboficial.

Para optar a ascender al grado de S.O.M., hasta hoy, se mantiene el requisito de estar en posesión de un título Profesional. Se estudia modificar este requisito en el corto plazo y considerar antecedentes similares a los exigidos al personal de Línea.

Éstas son las cantidades de años que debe permanecer el personal de Gente de Mar de los Servicios en cada escalafón (de acuerdo con el DFL N°1 del año 1997) y rige cuando el personal no aprueba o no cumple requisito para acceder a un escalafón superior al que se encuentra encasillado.

Escalafón Básico						
Marinero 1°	Cabo 2°		Cabo 1°		Sargento 2°	
7 años	9 años		9 años		5 años	
Escalafón Medio						
Marinero 1°	Cabo 2°	Cabo 1°	Sargento 2°	Sargento 1°		
5 años	7 años	7 años	6 años	5 años		
Escalafón Superior						
Marinero 1°	Cabo 2°	Cabo 1°	Sargento 2°	Sargento 1°	Suboficial	
3 años	6 años	6 años	5 años	5 años	5 años	
Escalafón Profesional						
Marinero 1°	Cabo 2°	Cabo 1°	Sargento 2°	Sargento 1°	Suboficial	Suboficial Mayor
3 años	6 años	6 años	5 años	5 años	4 años	

Nota 1: El reglamento de Carrera Profesional para el Personal Gente de Mar de los Servicios se encuentra en confección, por lo que estos extractos corresponden a las disposiciones actuales para el escalafón, las cuales serán incluidas en el futuro reglamento a menos que se disponga otro tipo de cambios.

Nota 2: En general, los requisitos de ascenso similares a los de Línea, y consisten básicamente en exigencia de cumplimiento de tiempo mínimo en cada grado y cumplimiento de puntajes establecidos en el sistema de perfeccionamiento flexible (para ascender al grado de S2) y curso de mando y Administración. No existen requisitos de tiempo de embarco.

ANEXO “C”

Capacitaciones Personal Tropa Profesional

Capacitación del personal Tropa Profesional	Abreviatura	Especialidad Afín
ÁMBITO NAVAL		
Asistente de Hidrografía y Oceanografía	Asist. Hd	Mecánico Hidrógrafo y Oceanógrafo.
Asistente de Maniobras y estiba	Asist. Mn. y Estib.	Maniobras
Garzón	Gz.	Mayordomo
Asistente de Cocina	Asist. C.	Cocinero
Asistente de Guardalmacén	Asist. Gdal.	Guardalmacén
Gásfiter	Gf.	Soldador
Asistente de Artes Gráficas	Asist. Art. Grf.	Artes Gráficas
Apoyo Administrativo	Ap. Adm.	Escribiente
Peluquero	Pl.	Peluquero
Lavandero	Lv.	Lavandero
Sastre	St.	Sastre
Asistente de Armamentos.	Asist. Arm.	Armamento
Buzo Inspector de Casco	Bz. IC.	Mecánico Buzo Control de Averías
Talabartero	Tlb	Maniobras
ÁMBITO I.M.		
Unidad de Infantería	Integ. Esc. F.	Infantería de Marina
Unidad Logística	Integ. Unid. Log.	Infantería de Marina
Unidad de Artillería	Integ. Unid. Art.	Infantería de Marina/Artillería I.M
Asistente de Guardia Militar		Infantería de Marina
ÁMBITO MARÍTIMO		
Asistente de Policía Marítima	Asist. P.M.	Litoral
Asistente de Faros		Faros



Formación del Comando de Miliseras Sur

Capítulo Ocho

“Todo trabajo de elaboración supone contar con materia prima apta. De la nada, nada se obtiene. La formación de una persona dentro de una profesión determinada, carrera u oficio, supone una serie de cualidades innatas o adquiridas, pero indispensables para el logro de los fines perseguidos”,
Capitán de Navío Horacio Vío Valdivieso.

LOS PROFESIONALES CIVILES AL SERVICIO DE LA INSTITUCIÓN



INTRODUCCIÓN

En la Armada de Chile existe un número considerable de actividades que son ejecutadas por personal que no ha cursado en sus Escuelas Matrices ni de Especialidades, sino que ha adquirido conocimientos específicos, ya sea profesionales, técnicos o manuales, y que desarrolla funciones necesarias para la marcha de la Institución.

Este personal tiene una carrera funcionaria clara y definida, son leales cooperadores del Mando que cumple tareas especializadas, en las cuales no se requiere la formación naval característica de los hombres de armas en el mar y reciben la denominación de Empleados Civiles.

Siendo un grupo humano de gran ayuda y alta eficiencia en los cargos que ocupan, permanece durante largo tiempo en una misma repartición y son los verdaderos continuadores o propagadores de las ideas o costumbres inculcadas a través del tiempo en cada establecimiento terrestre.

Como integrante activo de la Institución, debe ceñirse a la Ordenanza de la Armada y a toda

reglamentación o disposición Institucional que les atañe según sean las actividades y funciones que desarrolla en su unidad o repartición.

EMPLEADOS CIVILES

Los Empleados Civiles son personal de Planta de la Institución de categoría de Oficiales y se clasifican en Profesionales, Técnicos y Administrativos.

Derivado de esta misma clasificación, se agrupan en 3 escalafones respectivamente:

Escalafón Profesionales

Constituido por Oficiales en Retiro y por Civiles que posean Títulos Universitarios, reconocidos por el Estado de Chile. En este caso se encuentran abogados, arquitectos, bibliotecólogos, constructores civiles, dentistas, médicos, meteorólogos y periodistas, entre otros.

Escalafón Técnico

Constituido por personal que esté en posesión del Título Técnico, otorgado por alguna de las

Universidades reconocidas por el estado o por Institutos de las Fuerzas Armadas.

Escalafón Administrativo

Formado por personal con Licencia Secundaria o estudios equivalentes. En el caso que existan Empleados Civiles que no figuren en los anteriores Escalafones, serán agrupados en “Personal que no forma Escalafón”. Podrán hacer cambios entre los diferentes escalafones, previa autorización y cumpliéndose con los requisitos necesarios.

Los ascensos dentro del “Escalafón Empleados Civiles” se van cumpliendo mediante años de servicio, exigencias en lista de clasificación, y Cursos de Jefatura y Administración.

Los ascensos, en general se cumplen reuniendo los siguientes requisitos: determinados años de servicio, exigencias en Listas Uno o Dos, exámenes de capacitación, según sea su especialidad y escalafón, y trabajos profesionales que realice en cumplimiento de sus funciones.

La precedencia entre los Empleados Civiles estará determinada por la categoría o grado que se les haya asignado; si en estos aspectos hubiere igualdad, se definirá la antigüedad según los años de servicio en la planta de las Fuerzas Armadas.

Las destinaciones de los Empleados Civiles serán dispuestas por la Dirección General del Personal de la Armada, para desempeñar cualquier cargo correspondiente a su escalafón, incluso a cargos diferentes a la especialidad, por necesidades del Servicio Naval.

Es necesario mencionar que, entre los Empleados Civiles también existen los Empleados Civiles a Contrata, la que consiste en profesionales con estudios superiores que son contratados por la Armada por períodos de 1 año renovables. Este personal no cumple carrera funcionaria y se mantiene brindando sus servicios fuera del sistema de ascensos, solamente su sueldo va mejorando con el transcurso del tiempo.

El caso de Empleados con Fondos Propios se usa normalmente en la Dirección General del Territorio Marítimo, Dirección de Bienestar Social y Servicio Hidrográfico y Oceanográfico. En relación con el área de la Salud, los profesionales médicos, dentistas, bioquímicos y químicos farmacéuticos pueden contratarse para cumplir funciones en los

establecimientos navales, bajo la modalidad de la Ley 15.076.

EMPLEADOS A HONORARIOS

En aquellas oportunidades en que se requiera la prestación de servicios de profesionales independientes y que laboran lucrativamente, serán contratados sus servicios sobre la base de honorarios.

Debe tenerse presente que la idea del Contrato a Honorarios, se refiere a que las personas que prestan el servicio no quedan bajo vínculo de subordinación ni dependencia, y no están sujetas a jornada diaria y a control de asistencia.

En consecuencia, su tarea es para un trabajo específico, en que primen sus conocimientos profesionales o de una determinada ciencia o arte.

El trabajo a realizar se podrá cancelar en su totalidad en cuanto éste finalice, o mensualmente cuando se trate de una asesoría. La persona deberá extender una boleta de honorarios cada vez que reciba su paga.

Este personal a honorarios no tiene derecho a permisos, feriados y licencias que rigen para el personal de planta, toda vez que recibe su sueldo por trabajos específicos que originan un pago por servicios.

La Dirección General del Personal de la Armada autorizará la contratación de este personal y dispondrá el término de éste por intermedio de la repartición en la que el funcionario presta servicios.

PERSONAL A JORNAL (P.J.)

Este personal presta servicios en virtud de un contrato individual de trabajo para desarrollar labores en que predomina el esfuerzo físico. El P.J. es contratado por la Dirección General del Personal, a proposición de las reparticiones por un plazo no superior a seis meses.

Por razones legales y reglamentarias, el hecho de continuar prestando servicios después de los seis meses, transformará el contrato limitado en uno de duración indefinida.

Clasificación del Personal a Jornal

Especializado

Aquel personal egresado de Escuelas Industriales del Estado o de otro establecimiento reconocido por éste. También se consideran aquellos que hayan

adquirido una especialización luego de cinco años en una empresa o industria, que posean conocimientos tecnológicos y habilidad manual para realizar con destreza, tareas y operaciones de oficios.

Se consideran entre otras: Construcción, Desabollador, Tapicería, Cerrajería, Maestranza, Carpintería, Imprenta y Enfierrador.

Semi-especializado

Corresponde a aquellos que poseen los conocimientos y la habilidad manual para ejecutar, con destreza, un número limitado de tareas o que realizan todas las tareas de un oficio muy simple.

Este personal necesita acreditar, a lo menos, dos años en Escuelas Industriales del Estado o establecimientos reconocidos por éste. También basta con que acrediten una práctica de tres años de un oficio. Algunas actividades típicas son las siguientes: Garzón, Mozo, Pintor, Hojalatero, Embalador, Jardinero, Agricultor, Campero.

No Especializado

Son todos aquellos no clasificados con anterioridad y cuyo trabajo no requiere especialización: Portero, Ordenanza, Aseador y Servidumbre Doméstica.

Requisitos de Ingreso

Para ingresar como Personal Jornal, se debe elevar una solicitud a la DGPA y cumplir con los siguientes requisitos:

1. Ser chileno y tener entre 18 y 40 años de edad.
2. Haber cumplido con las leyes de Reclutamiento y Educación Básica.
3. Cumplir con un examen de salud y una práctica de idoneidad para el Servicio.

OBREROS A TRATO

Este personal es contratado directamente por cada Repartición o Unidad. La autorización para efectuarlo debe emanar de la Autoridad Naval Jurisdiccional (Comandancia de Zona Naval o Distrito) y no debe exceder la contratación más allá de seis meses. Cuando la obra que realiza este personal exceda los seis meses, se considerará como finiquito la fecha de término de ella.

Los dineros para pagar a estos obreros, son fondos presupuestarios, proporcionados por la Autoridad Naval respectiva.

Requisitos de Ingreso

Teniendo la misma clasificación que rige para el Personal a Jornal, para ingresar en calidad de Obrero a Trato, el postulante debe reunir los requisitos y documentación que exija el Comandante de la Repartición o Unidad que lo contratará, siendo imprescindible la presentación de los documentos que acrediten lo siguiente:

1. Libreta de Seguro Social o Sistema Previsional.
2. Situación Militar al día.
3. Certificado de Antecedentes e Inscripción Electoral.
4. No ser mayor de 55 años.

Este personal se rige por el Reglamento de Disciplina de la Armada y no debe pertenecer a sindicatos ni participar en política.

EMPLEADOS CON FONDOS PROPIOS

Este personal es contratado con dineros generados por los siguientes Organismos, o Reparticiones de su dependencia, para cubrir necesidades propias:

1. Dirección de Bienestar Social y sus Departamentos.
2. Dirección General de Territorio Marítimo y M.M.N.
3. Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.
4. Servicio de Obras y Construcciones.
5. Administradores de Predios Agrícolas Fiscales.
6. Dirección de Sanidad, para Hospitales Navales y Clínicas Dentales.

La categoría de estos profesionales, puede corresponder a Oficiales o Gente de Mar en retiro, y su contrato es posible efectuarlo como Empleado Civil a Contrata, Personal a Honorarios, Funcionario Fuera de Escalafón, Personal a Jornal u Obreros a Trato.

Tendrán un contrato por un período no mayor a un año renovable; a la vez, se registrarán por el Reglamento de Disciplina de la Armada y todas las disposiciones Institucionales de acuerdo con su puesto y actividad, exigiéndoseles a su ingreso, la confección del D.A.P. y la autorización de la D.G.P.A.



EE.CC. Ricardo Prat Chacón

Capítulo Nueve

“Sabemos quienes somos
y pase lo que pasare, seguiremos siendo lo que fuimos”,
Wolfgang Franck “Los lobos y el Almirante”.

EL BUQUE DE GUERRA



INTRODUCCIÓN

La libertad de los mares constituye un principio universal, un concepto de paz y de evolución de la Humanidad, que por ella siempre ha luchado porque se trata de un patrimonio codiciado por todos los pueblos.

Siendo el buque instrumento que cada nación utiliza para navegar el ancho océano en busca de su propio desarrollo, también lo es para el ejercicio y la defensa de esa libertad marítima, surgiendo el buque de guerra de la necesidad de proteger el tráfico marítimo, apoyar las expediciones de conquista, de descubrimiento y de colonización, dominar los puertos y las costas.

Comenzada la evolución del buque de guerra con las naves propulsadas a remos y velas, que tenían como armamento el espolón, la catapulta y los implementos necesarios para facilitar y mantener el abordaje, este tipo de embarcaciones se mantiene con pequeñas variaciones, hasta el siglo XV.

Durante el siglo XVI, se produce un gran movimiento marítimo, introduciéndose en la construcción naval innovaciones que dotan a los buques con cañones; se cambian las líneas del casco, la estructura y se aumenta la superficie bélica, mejorando de esta manera su velocidad, maniobrabilidad y capacidad artillera.

En el siglo XIX, comienza el período de la navegación a vapor, construyéndose buques que son propulsados por ruedas de paleta, las que tienen poca aceptación por la vulnerabilidad del mecanismo. Ejemplo de tales Unidades fueron las que caracterizaron los viajes por el río Mississipi en los Estados Unidos.

Posteriormente, a mediados de siglo, aparece la hélice, con lo que se logra disponer de buques con movimiento autónomo, sin estar sometidos a las condiciones del viento.

Se empieza, de este modo, a definir las características esenciales del buque de guerra, el que para 1914 ya había adquirido pleno desarrollo y presentaba determinadas características de armamento, protección, velocidad y autonomía; para lograr una mejor utilización de su poder militar, en consonancia con el desarrollo de las armas y de los medios.

EL BUQUE DE GUERRA COMO SUJETO DE DERECHO

El Derecho Internacional Marítimo define como buque de guerra al “perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado, que lleva los signos exteriores distintivos de su nacionalidad, que está inscrito como tal en sus listas, que se encuentra bajo el mando de un Oficial, debidamente designado por el gobierno de ese

Estado, cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de Oficiales, y cuya dotación está sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares”.

El buque de guerra se considera territorio nacional y representa la soberanía e independencia de un Estado. De acuerdo con su uso y diseño se clasifican en:

Buques de Combate

Son unidades que por sus características tienen por función principal combatir a las fuerzas adversarias. En esta clasificación están los portaaviones, acorazados, cruceros, destructores, fragatas, lanchas misileras, torpederas y submarinos. Los buques de Mando y Control se agregan a este tipo.

Buques de Apoyo de Combate

Son unidades que por sus características de diseño, tienen por función principal la de prestar apoyo de combate a las unidades principales, encontrándose en esta clase los transportes de ataque, barcasas de desembarco, y minadores.

Buques de Apoyo Logístico

Son unidades cuya función principal es prestar apoyo logístico al resto de las fuerzas combatientes. En esta categoría están los petroleros, de carga general, de salvataje, de maestranza, amunicionamiento, diques flotantes y buques hospital.

Buques Auxiliares

Son unidades que por sus características tienen por función principal prestar servicios de asistencia en puerto. A esta clase pertenecen los remolcadores, buques de investigación científica lanchas cisternas, pontones y buques cuartel.

ORGANIZACIÓN BÁSICA DE TODO BUQUE DE GUERRA

Siendo misión principal de todo buque de guerra la de combatir y destruir al enemigo, su organización estará de acuerdo con las necesidades del Zafarrancho General de Combate Z.G.C. o “Estado Uno”, lo que le permitirá operar con la máxima eficiencia sus sistemas, equipos y maquinarias y que éstos se encuentren cubiertos por personal de especialidad adecuada.

La organización general de cualquier buque está dada de la siguiente manera:

Comandante

El buque de guerra está bajo el mando de un Oficial Ejecutivo, que puede tener el grado de Capitán

de Navío a Subteniente, dependiendo del tamaño y tipo de buque, y es nombrado por decreto supremo. Siendo el Comandante quien centraliza el mando en el buque, es el responsable de la administración general de los recursos asignados y debe mantener el buque preparado para el combate. Sus deberes y atribuciones se encuentran detallados en la Ordenanza de la Armada.

Segundo Comandante

Es un Oficial Ejecutivo capacitado para el ejercicio del mando de buque del grado de Capitán de Fragata a Subteniente, dependiendo del tipo de unidad. A este jefe le corresponde hacer efectivas las disposiciones del Comandante, y responde de la organización general administración del personal, régimen interno, limpieza y conservación del material.

Es por derecho propio el Oficial de Seguridad del buque y debe estar en todo momento preparado para reemplazar al Comandante y asumir su puesto de combate en el Puente de Mando, en la Central Auxiliar de Control de Averías o en el lugar que requiera su presencia. Es su responsabilidad disponer y dirigir las acciones necesarias para asegurar la más alta disponibilidad del personal y del material para solucionar los daños infligidos por el enemigo, manteniendo el más alto grado de operatividad de sus sistemas, con el fin de permitir al Comandante dirigir la acción de combate.

Departamentos

El personal de un buque de guerra se agrupa en Divisiones de acuerdo con su especialidad, para asegurar la operación y mantenimiento del material a su cargo y la conservación de los sectores divisionales. Los Departamentos están conformados por divisiones.

Cada Departamento está bajo el mando de un Oficial designado por el Comandante, de acuerdo con su especialidad y su antigüedad, al que se conoce como Jefe de Departamento, quien tiene como obligación la de mantenerlo en el más alto estado de alistamiento para el combate. Debe desarrollar los planes de instrucción y entrenamiento, los programas de mantenimiento, y velar por la moral, bienestar, seguridad física y disciplina del personal asignado a su Departamento. En general, en todo buque de guerra existen los siguientes Departamentos.

Operaciones.

Agrupar al personal que asesora al Comandante en la planificación, dirección, ejecución y control de

las operaciones táctico operativas en que participe su Unidad. Operan los sistemas de armas.

Sistemas de Armas.

Agrupar al personal destinado a mantener los sistemas de armas, sensores, sistemas de mando y control, comunicaciones externas y navegación.

Ingeniería.

Agrupar al personal y material encargado de los sistemas de propulsión, generación eléctrica, comunicaciones internas, control de averías, maquinaria auxiliar para embarcaciones, anclas y winches. Al mismo tiempo que se encargan de la propulsión, deben mantener a flote al buque.

Abastecimiento.

Agrupar al personal encargado de proporcionar, administrar y controlar el material usado para alimentación, contabilidad, administración y mantención de los repuestos que necesita el buque, inventarios de mobiliario y equipos de bienestar y almacén del buque, siendo también responsables de agrupar al personal de Sanidad.

Destacamento de aviación embarcado.

Agrupar al personal del destacamento aéreo cuando se cuente con helicóptero embarcado, quienes además de operarlo son responsables de efectuar su mantención y cuidado.

Divisiones.

Están al mando de un Oficial que recibe el nombre de Oficial de División, tienen como función principal la de conducir a sus subordinados instruyéndolos en asuntos militares, morales, marinos y profesionales. Los deberes y obligaciones del Oficial de División están dispuestos en la Ordenanza de la Armada, coincidiendo en general con los cumplidos en las reparticiones de tierra.

Cargos.

El material del buque está agrupado, de acuerdo a la función y objetivo que cumple, en Cargos, los que se encuentran bajo la tuición de un Oficial que responde al Comandante, a través de los respectivos Jefes de Departamentos, de la eficiencia y eficacia, tanto operativa como administrativa del personal y material de su dependencia. Sus responsabilidades están detalladas en la Ordenanza de la Armada.

Guardias.

Dependiendo del tipo de buque y su función, todo el personal es dividido en Guardias: dos, tres o cuatro, las que deben estar en condiciones de

cubrir las necesidades de navegación de guerra o conducir la navegación con seguridad cuando el buque se encuentre en la mar, o cuando cumpla Servicio de Puerto al estar el buque atracado o fondeado a la gira.

Régimen diario.

El régimen diario tiene por finalidad establecer una adecuada distribución del tiempo regulando las actividades internas de cada buque, con el objeto de mejorar la preparación para cumplir sus funciones orgánicas, dejando el tiempo suficiente para un descanso apropiado y razonable.

Estando el régimen de un buque dado según lo dispuesto en la respectiva Orden Permanente Interna, de acuerdo con el lugar donde se encuentre, en la mar, puerto de campaña o puerto base, podrá tener variaciones que aparecerán en el Tablero de Ordenes Diarias, el que debe ser conocido por todo el personal del buque.

DOCUMENTOS ORGANIZACIONALES

La Organización de un buque de guerra está definida por Planes, que indican un procedimiento determinado para resolver una situación prevista asignando el personal necesario para enfrentar dicha situación, y por Ordenes Permanentes Internas (OPI), disposiciones internas propias y características de cada buque que regulan las actividades a bordo.

Según su contenido, los Planes se clasifican en:

Administrativos.

Son los que delinear procedimientos y establecen responsabilidades para un mejor control y distribución del personal en un buque, en el cumplimiento de tareas y funciones tales como limpieza, distribución de camarotes, uso de tenidas y actividades de bienestar.

De Alistamiento.

Son aquellos que establecen la asignación de personal y material, de acuerdo con la situación táctica y la amenaza existente, a fin de que ésta pueda ser enfrentada en la mejor condición y grado de alistamiento.

Operacionales

Son los que delinear procedimientos destinados a establecer responsabilidades para aquellas acciones que no son inmediatas. No tienen relación directa con la seguridad del buque.

De Emergencia.

Son aquellos planes que fijan procedimientos y establecen responsabilidades para una acción inmediata, ante una amenaza o peligro que afecta directamente la seguridad del buque o su personal.

PLANES ADMINISTRATIVOS

La asignación de Dotación a la Organización Departamental constituye un documento que distribuye al personal que conforma un Departamento. En el caso se consideró la organización de un buque de la Escuadra:

1. Departamento de Operaciones

Conformado por divisiones, con el fin de operar los sistemas o equipos correspondientes, en donde su personal cubre los siguientes puestos:

- Guerra antiaérea.
- Guerra electrónica.
- Guerra antisubmarina.
- Guerra antisuperficie.
- Comunicaciones.
- Navegación.
- Maniobras.
- Control aéreo.

Además, existe personal que conforma la división "Óscar" cumple el rol de asesor al oficial de operaciones, en la planificación, ejecución y conducción de las operaciones.

2. Departamento de Sistemas de Armas

Conformado por divisiones que cumplen la función de efectuar el mantenimiento y reparación de los sistemas de armas. En forma excepcional operan algunos sistemas de armas (Santa Bárbaras, radares de control de fuego).

- Armas.
- Sensores.

3. Departamento de Ingeniería

Conformado por cuatro divisiones principales que agrupan las siguientes áreas:

- Propulsión.
- Electricidad.
- Control de Averías.
- Máquinas Auxiliares.

4. Departamento de Abastecimiento

División "S-1": Especialista en Abastecimiento que tiene los cargos de Fondos y Material.

División "S-2": Personal de Servicios y Cámaras como son los Mayordomos, Cocineros, Lavanderos, Peluqueros, Zapateros, Panaderos, y tiene el Cargo de Alimentación y Bienestar.

División "S-3": Personal de Enfermeros que administran el cargo de Sanidad del buque.

Plan de Habitabilidad

Contempla las normas para una adecuada distribución de la habitabilidad a bordo, literas y cajones, la que se hace tomando en cuenta la administración divisional, la proximidad al puesto de combate y el bienestar.

Los Oficiales de División asignarán las literas y cajones a sus respectivas divisiones, designando al más antiguo que habite el entrepuente, como responsable de la presentación y orden permanente de éste.

Entre los Oficiales del buque se designará al Oficial de Habitabilidad, el que tiene la responsabilidad de mantener al día la litera y cajón asignado al personal y aquellas que estén disponibles.

Plan de Limpieza

En este documento se establecen normas para la asignación de personal a labores de mantenimiento, limpieza y conservación de sectores, compartimientos, estructuras y elementos del buque, la que debe hacerse en la forma más detallada posible, ya que gran variedad y calidad del material y accesorios hacen que su limpieza, mantenimiento y conservación sea difícil y delicada. Corresponde al Segundo Comandante distribuir los sectores de limpieza y conservación del material de los distintos Departamentos del buque. A los Jefes de Departamento, compete responder ante dicho Jefe por la correcta limpieza, estiba, conservación y mantenimiento de los sectores y compartimientos asignados, los que encargará a las Divisiones de su Departamento.

A su vez, los Oficiales de División asignan el personal necesario para la limpieza y conservación de sus distintos sectores y elementos.

PLANES DE ALISTAMIENTO

Responden a la necesidad de cubrir y operar los controles y sistemas de un buque, en cada uno de los diferentes grados de preparación para el combate o para enfrentar determinadas situaciones operativas. Para ello, se determinarán los puestos específicos a

cubrir, de acuerdo con los requerimientos que cada control o sistema especificándose en la Lista de Guardia del Personal.

Grados de Alistamiento del Material y estados del Personal

El Comandante del buque es el responsable de la adopción oportuna de los diferentes grados y condiciones de alistamiento del material y estado del personal, las que dependerán de las amenazas que enfrente su unidad, o de cualquier emergencia que lo justifique. De acuerdo con la situación que se vive en un momento determinado, se podrá disminuir el Grado de Alistamiento o Estado, quedando el buque en condiciones de repeler un ataque de emergencia, o simplemente, quedar capacitado sólo para conducir la navegación con seguridad.

Existe la siguiente graduación de estados:

Estado Uno

Significa que el buque está listo para la acción inmediata. El personal se encuentra en su puesto de combate con su tenida de reglamento y el material está preparado para entrar en acción. Se cumplen las siguientes funciones:

- a. Cubrir sensores y todos los equipos de servicio, intercomunicaciones, comunicaciones y sistemas sensores de guerra electrónica en servicio. Exposición en tableros de toda la información necesaria para el desarrollo de las acciones tácticas.
- b. Todo el personal en sus puestos de control, operación y aprovisionamiento. El armamento y sistemas de armas con sus controles primarios están listos para la acción inmediata.
- c. La maquinaria de propulsión y asociada necesaria para desarrollar el 100% de poder deberá ser puesta en servicio, con el objeto de que esté lista para lograr la máxima capacidad y flexibilidad de la planta propulsora.
- d. Todo el material de Control de Averías está cubierto, dispositivos en condición "Z" y toda la maquinaria eléctrica en servicio, bombas de incendio en servicio con ramal seccionado, partidas de CA cubiertas.

Existe una condición en donde se permite al personal que está cubriendo en estado uno, asistir de manera fraccionada a los comedores para arrancar en la condición de "rancho de combate".

Estado Dos

Una parte del armamento está lista para la acción inmediata, siendo posible la detección, adquisición y una reacción inmediata como defensa, ante cualquier tipo de amenaza o emergencia. Control de Averías es capaz de atacar algún incidente que puede ser incendio o vía de agua. Se cubre sobre la base de dos guardias

Estado Tres

En esta condición el buque está listo para operaciones de zarpe, recalada, maniobra logos, remolque y pilotaje de precisión.

Estado Cuatro

En esta condición el buque se limita a navegar con seguridad. Siendo la amenaza muy poco probable, el personal se organiza a cuatro guardias.

Estado Cinco. Servicio de Puerto

No se cubre armamento y se mantienen los Servicios de Seguridad del buque.

Guardias

Cuando un buque navega en cualquier estado, a excepción del estado uno, una parte de la tripulación va apostada o trabajando, y otra, en descanso. De esta manera se puede hacer relevos, permitiendo que la dotación tenga el descanso necesario para operar por períodos prolongados de navegación.

La organización básica es a Dos Guardias, la Azul y la Blanca. Éstas, a su vez, serán subdivididas en dos trozos cada una, las cuales constituirán las Guardias Azul 1, Azul 2, Blanca 1 y Blanca 2, debiendo cada uno de estos trozos estar capacitados para zarpar de emergencia con el buque y asumir Servicio de Puerto.

Con el objeto de no debilitar el alistamiento del buque durante los relevos, los Oficiales relevarán 15 minutos después y la Gente de Mar, 15 minutos antes de la hora indicada.

PLANES OPERACIONALES

A. Plan de Reaprovisionamiento en la mar

Establece la política a seguir para asignar personal a las estaciones y fija las obligaciones en

reaprovisionamiento en la mar: combustible, carga pesada y carga liviana, y transbordo de personal, maniobras que normalmente se harán en forma simultánea, cubriendo dos estaciones por cada banda del buque.

La maniobra Logos se lleva a cabo con personal de la Guardia en estado dos o tres, según corresponda, manteniéndose el buque con capacidad de reacción.

En esta maniobra son necesarios la previsión y el planeamiento, con el objeto de anticipar los problemas que se presenten, debido a las características variables de los buques de reaprovisionamiento, de la variación de las condiciones de mar y meteorológicas, y de las interferencias que pueda ocasionar el Tráfico Marítimo.

B. Plan de Remolque

Establece la política a seguir para asignar personal a los puestos, cuando el buque remolque o sea remolcado.

Esta maniobra se efectuará mediante una partida especial a cargo del Oficial de Maniobra, la que cubrirá las estaciones de Castillo y Toldilla, dependiendo si el buque remolca o es remolcado.

Una vez que se ha pasado la maniobra y se inicia el remolque, se establece una Guardia de Remolque, la que debe informar al puente las condiciones del remolque, y estar lista para largar o cortarlo si fuese necesario.

C. Plan de Fuerzas de Desembarco

Tiene por objeto proveer una fuerza organizada, efectiva y en condiciones de cumplir las siguientes misiones generales de desembarco:

Desembarco de Guerra. Los buques mayores deben estar en condiciones de cooperar en operaciones de desembarco y reembarque administrativo de Tropas, así como de realizar operaciones ligeras con Saboteadores y Observadores o Partidas de Espoteo que sea necesario destacar en tierra.

Desembarco de Auxilio al Exterior Fuerza Armada. Este tipo de desembarco tiene por objeto proveer una fuerza organizada compuesta por el personal de la guardia de retén, para desempeñar operaciones limitadas de campaña o cumplir funciones de policía en una emergencia. Así como asumir el control del

orden público ante situaciones o actos eleccionarios dispuestos por la Jefatura de Plaza.

Desembarco de Presentación. Este desembarco tiene por objeto proveer una fuerza organizada que permita participar en ceremonias militares con un Batallón, una Compañía o una Sección, dependiendo del tipo y cantidad de buques presentes en el área.

D. Plan de Visita y Registro, Abordaje y Salvataje y Tripulación de Presa

Establece una organización que permita contar con personal entrenado para realizar "Visita y Registro" y el "Abordaje y Salvataje", suministrando normas para el desempeño de la "Tripulación de Presa".

Entendiéndose por "Derecho a Visita", la facultad que el Derecho Internacional concede a un beligerante para verificar si una nave mercante o privada, enemiga o neutral, se aparta de las normas del Derecho Internacional que regulan la Guerra Marítima, ésta comprende la detención, el abordaje, el examen de los papeles de a bordo, el registro, la verificación de la nacionalidad de los pasajeros y tripulantes y demás indagaciones que conduzcan a aquel fin.

De todo lo anterior puede resultar la captura, o bien, dejar a la nave en libertad de continuar su itinerario.

E. Plan de Rescate

Tiene por objeto proveer una organización que permita el rescate de un gran número de náufragos, con todos los medios disponibles, y dependerá de la situación táctica que se viva.

En tiempo de paz, estará basado en tercer grado de alistamiento, siendo cubierto por la guardia franca.

En tiempo de guerra, de acuerdo con la situación del momento, podrá ser cubierto en estado dos o tres por el personal disponible de las partidas de control de averías.

F. Plan de Repetido

Tiene por objeto el establecer un procedimiento, asignar puestos y obligaciones al personal del buque al zarpe o recalada de un puerto, como también, cuando se navegue en aguas restringidas o pasos difíciles.

Para zarpar o recalar existen procedimientos a seguir, siendo el Oficial de Guardia en la mar o puerto el responsable de darle cumplimiento.

Procedimiento de Zarpe

Para dar cumplimiento a las distintas acciones que hay que seguir antes de un zarpe, es necesario que el 2° Comandante fije la hora en que se ordenará cubrir puestos de repetido, según corresponda.

Se comienza a restar el tiempo necesario para tomar las acciones que se requieren, para alistar al buque con sus sistemas para la mar.

Su uso normal es en tiempo de paz; en tiempo de guerra se aplicará cuando así lo decida el O.C.T. o el Comandante del buque, dependiendo de la situación que se viva en el momento.

La maniobra de recogida del hombre al agua puede efectuarse mediante el empleo de helicóptero, bote de rescate o nadador escogido.

El buque debe estar siempre preparado para usar los dos últimos. El helicóptero podrá emplearse cuando las condiciones de estabilidad de plataforma y de luz brinden seguridad al rescate.

Durante el desarrollo de la maniobra se deberá pasar lista, con el objeto de verificar la ausencia de un hombre y lograr su pronta identificación.

Asimismo, el procedimiento variará de acuerdo con el tipo de buque y la condición que se encuentre el mismo.

Procedimiento de Recalada

Considera las acciones que se requieren ejecutar antes que el buque fondee.

El procedimiento de recalada será común para los distintos tipos de buques. En el momento de fondeo, el buque debe ejecutar simultáneamente las siguientes acciones: zallar tangones y arriar escalas reales, arriar las embarcaciones ordenadas y efectuar el cambio de pabellón e izar el Jack.

G. Plan de Seguridad Contra Ataque de FF.EE. y amenaza asimétrica.

Tiene por objeto establecer una organización y procedimiento para lograr un aviso temprano de la presencia de sabotadores que atacan al buque, y/o

para efectuar una rebusca y eliminar los artefactos explosivos colocados en el casco, preparando el buque para contrarrestar los efectos de una posible explosión.

En tiempo de tensión, como en guerra, los buques fondeados o amarrados están expuestos a un ataque sorpresivo, los que pueden ser el resultado de varios tipos de amenazas.

Siendo importante que las medidas de prevención sean tomadas dentro de la fuerza, también lo es que cada buque, en forma individual, tenga una organización que pueda coordinar la defensa y establecer los grados de alistamiento que sean necesarios para contrarrestar esta amenaza.

Las amenazas son materializadas por submarinos enanos, torpedos humanos, buzos tácticos, nadadores, embarcaciones menores simulando pescadores, lanchas no tripuladas, etc., existiendo grados de alistamiento, de acuerdo con la inminencia de la amenaza.

Como lectura para conocimiento del tema se recomienda la referida a la incursión italiana a Alejandría y la llevada a cabo por el submarino alemán U-47 en Scapa Flow, ocurridos durante la Segunda Guerra Mundial, o el ataque sufrido por el USS Cole en Yemen por una lancha no tripulada.

H. Plan de Partida de Espoteadores en Tierra

Tiene por objeto establecer una organización que permita designar una Partida de Espoteadores en Tierra P.E.T., con personal del buque, con el propósito de proveer información necesaria para el control de tiro del buque propio u otros cañones navales que efectúan Fuego de Apoyo Naval FAN. En operaciones de este tipo se embarca personal de operaciones especiales.

PLANES DE EMERGENCIA

A. Plan de Emergencia General en la Mar

Su objeto es proveer una organización general para controlar en la mar, navegación o fondeado a la gira, con todo el personal a bordo, los efectos de las siguientes emergencias: colisión, explosión interna, incendio o varada.

La organización base de este Plan son las partidas de Control de Averías en Estado Uno, las que tendrán que hacer frente a la emergencia que se produzca en

su sector, pudiendo, en caso de ser ordenado por el Oficial de Control de Averías, concurrir en apoyo de otra partida. Ante una emergencia se deben tomar las siguientes acciones iniciales:

1. Avisar por sistema MC: "Emergencia, emergencia, emergencia (indicar el tipo de emergencia y sector del siniestro): Cubrir Estado Uno".
2. Tocar la alarma correspondiente a la emergencia.
3. Establecer Condición "Zeta".
- 4.- Aislar y controlar la avería.

B. Plan de Emergencia en Puerto

Tiene por objeto proveer una organización por guardias, para las siguientes emergencias: explosión interna, inundación e incendio, incursión de intruso a bordo y apoyar a otras unidades que tengan una emergencia similar.

Establecida la situación de emergencia, el Oficial de Guardia toma a su cargo el Grupo Control del buque, dirigiéndolo directamente desde la Central de Control de Averías.

Al Ingeniero de Guardia le corresponde dirigir las acciones necesarias para controlar y extinguir el siniestro.

C. Plan de Defensa contra ataque Nuclear Biológica Química N.B.Q.

Tiene por objeto establecer un procedimiento que le permita disminuir los efectos de un ataque nuclear, biológico y químico, y se divide en dos fases:

1. Medidas preparatorias que se toman al anticiparse un ataque, que comprende lo siguiente:

- Adoctrinamiento y entrenamiento acabado del personal del buque.
- Eliminación de los objetos que constituyen un peligro, por ser susceptibles de contaminación, tales como maderas, espías y lonas.
- Lavado con agua de la obra muerta antes del ataque, activando rociadores. ("Prewetting")
- Establecer la condición de estanqueidad total contra gases en el buque.

2. Medidas de acción que se toman inmediatamente después del ataque:

- Acción evasiva.
- Evacuación inmediata y reemplazo de las estaciones expuestas.
- Detección rápida de la contaminación, área que abarca y su intensidad.
- Procedimientos de descontaminación efectivos para el personal y material.

D. Plan de Abandono

Tiene por objeto establecer los procedimientos, organización y puestos de abandono en caso de presentarse esta emergencia. Los procedimientos para desarrollarlo se basan en la suposición que el personal va a estar en sus puestos de combate en la mayoría de los casos. En general, al personal se le asignará la balsa o embarcación más próxima a su puesto de combate.

No existiendo un método de abandono prefijado que siempre esté de acuerdo con la situación que se viva, se deberán considerar los siguientes casos generales en los cuales los procedimientos son distintos.

Hundimiento inminente

El buque ha recibido daños de tal magnitud que su hundimiento es inminente y en corto tiempo. En este caso, el personal abandona sus puestos aclarando a cubierta hacia la Estación de Abandono, según corresponda, para posteriormente cubrir las respectivas balsas. El personal de la Partida de Destrucción debe destruir la documentación y material de acuerdo con el Plan de Destrucción de cada departamento si el tiempo lo permite.

Hundimiento probable

El buque ha recibido averías graves que hacen peligrar su permanencia a flote, pero es posible y probable evitar su pérdida y hundimiento. En este caso además de la Partida de Destrucción que cumple funciones similares a las explicadas anteriormente, existe una Partida de Salvataje, quienes al momento de la emergencia acuden a sus puestos asignados y toman el control del buque, teniendo como misión mantener el buque a flote y restaurar su propulsión.

Para dar cumplimiento a este Plan, se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones y procedimientos:

- Ningún tripulante debe abandonar el buque antes de que lo ordene expresamente el Comandante o quien le suceda en el mando.
- Si se vive condición de paz o de guerra.
- Si el abandono se produce en aguas nacionales o extranjeras y si el buque se encuentra en aguas profundas, someras o varado.
- Todos los equipos electrónicos al ser sumergidos se dañan irreparablemente.
- La mejor destrucción de un documento o equipo se logra mediante la acción del fuego y total incineración.
- La acción de la presión del agua dejará inutilizado todo componente sellado o presurizado.

E. Plan de Hombre al Agua

Éste provee una organización y procedimiento a seguir para recoger personal de aviones caídos al

mar, o para recoger hombres caídos al agua desde el propio buque o de otros.

Su uso normal es en tiempo de paz; en tiempo de guerra se aplicará cuando así lo decida el O.C.T. o el Comandante del buque, dependiendo de la situación que se viva en el momento.

La maniobra de recogida del hombre puede efectuarse mediante el empleo de helicóptero, bote de rescate, nadador escogido o con el buque por medio de una pera de rescate.

El buque debe estar siempre preparado para usar los dos últimos. El helicóptero podrá emplearse cuando las condiciones de estabilidad de plataforma y de luz brinden seguridad al rescate.

Durante el desarrollo de la maniobra se deberá pasar lista, con el objeto de verificar la ausencia de un hombre y lograr su pronta identificación.





UNIDADES DE LA ARMADA DE CHILE



I. BUQUES DE COMBATE

Unidades que por sus características de diseño tienen por función principal combatir a las fuerzas adversarias.

Fragatas Clase 23

“Almirante Cochrane”, “Almirante Condell” y “Almirante Lynch”



Pertenecientes al Type 23 de la Marina Real Británica, corresponden a los ex H.M.S. “Norfolk”, ex H.M.S. “Marlborough” y ex H.M.S. “Grafton”, adquiridas por la Armada de Chile entre los años 2006 y 2008. Construidas entre los años 1990 y 1997, estas unidades desplazan 4.900 toneladas a plena carga y están dotadas de sistemas de propulsión CODLAG, es decir combinación de Diesel Eléctrico y de turbinas a Gas, pudiendo alcanzar velocidades sobre los 28 nudos.

Con una eslora de 133 metros y manga de 16,1 metros, tienen como armamento principal un cañón

de 4,5 pulgadas, ocho misiles Harpoon Block II, una plataforma de 32 celdas con misiles Sea Wolf VLS y dos T.L.T. dobles para torpedos Mk 46. Tiene una cubierta de vuelo y hangar para operar un helicóptero Cougar SH-32.

Estas unidades representan el máximo poder ofensivo de las fuerzas de superficie de la Escuadra Nacional, considerándose junto con las fragatas holandesas sucesoras de los destructores de la clase County y de las fragatas clase Leander, también de construcción inglesa.

La **“Almirante Cochrane”** lleva el nombre del Comandante en Jefe de la Escuadra Chilena entre 1818 y 1823, que logró destruir definitivamente el poder naval español, en la gesta emancipadora de América del Sur, siendo el cuarto buque chileno que lleva su nombre.

La **“Almirante Lynch”** honra al marino de destacada actuación en la Guerra del Pacífico que mandó buques y unidades del Ejército en Campaña. Durante el conflicto, fue el Jefe de las Fuerzas de Ocupación y como tal, ejerció un gobierno fuerte y autoritario, reorganizando la vida del Perú. Esta fragata es la cuarta en llevar tal nombre.

La **“Almirante Condell”**, también cuarta unidad en llevar tal nombre, recuerda al Contraalmirante Carlos Condell de la Haza, héroe del combate de Punta Gruesa, cuyo triunfo al mando de la “Covadonga”, agigantó su figura al ser quien conjuró, en gran parte, el peligro que se cernía sobre Chile, al debilitar el poder marítimo del Perú, con su asombrosa habilidad en el combate indicado.

Fragatas Clase M

“Almirante Blanco Encalada” y “Almirante Riveros”



Son unidades construidas en Holanda entre los años 1992 y 1993, que desplazan 3.200 toneladas a plena carga, para operaciones multipropósito adquiridas entre los años 2005 y 2006. Su planta de propulsión es de sistema CODOG, pudiendo alcanzar velocidades sobre 30 nudos.

Con una eslora de 122 metros y manga de 14.6 metros, tienen como armamento principal un cañón OTO MELARA 76/62 mm, dos lanzadores cuádruples para misiles Harpoon Block II, 16 celdas de misiles Sea Sparrow y dos T.L.T. dobles para torpedos Mk 46. Tiene una cubierta de vuelo y hangar para operar un helicóptero Cougar SH-32.

La “**Almirante Blanco**”, que en la marina holandesa llevó el nombre de “Abraham van der Hulst”, recuerda al Vicealmirante Manuel Blanco Encalada, siendo el quinto buque de la Armada Chilena que lleva este nombre.

El primero de ellos participó en la Guerra del Pacífico, resultando hundido por un torpedo durante la guerra civil de 1891, en el puerto de Caldera. Luego llevaron el nombre del segundo Vicealmirante de la Marina de Guerra de Chile, un crucero y dos destructores.

La “**Almirante Riveros**”, que en la marina holandesa llevó el nombre de “Tjerk Hiddes”, es la cuarta unidad en llevar el nombre del Comandante en Jefe de la Escuadra Chilena durante la Guerra del Pacífico, asumió después del Contraalmirante Williams Rebolledo, marino nacido en Chiloé que destacó por comandar el blindado “Blanco Encalada” durante la acción de Angamos, el 8 de octubre de 1879.

Fragatas Clase L

“Almirante Latorre” y “Capitán Prat”



Unidades construidas en Holanda desplazan 3.750 toneladas y están dotadas de misiles SSM Harpoon, SAM Standard SM 1 y misiles antiaéreos Sparrow, además de un sistema Goalkeeper CIWS, además de dos lanzadores dobles Mk 32 para torpedos Mk 46. Su maquinaria COGOG de dos turbinas les permite alcanzar una velocidad de 30 nudos.

La “**Almirante Latorre**” recuerda al marino que en la Guerra del Pacífico, al mando de la corbeta “Magallanes”, se enfrentó con las corbetas “Unión” y “Pilcomayo” frente a punta Chipana, primera acción naval de la campaña marítima, y al mando del blindado “Almirante Cochrane”, el 8 de octubre de 1879 capturó al monitor “Huáscar” en Angamos, batalla en la que también tomó parte el blindado “Blanco Encalada” del Comandante Galvarino Riveros. En la marina holandesa esta fragata llevó el nombre de HNLMS “Jacob van Heemskerck”.

La “**Capitán Prat**”, que en la marina holandesa llevó el nombre de HNLMS “Witte de With”, recuerda al principal héroe naval chileno, Comandante de la corbeta “Esmeralda” que el 21 de mayo de 1879, junto a la goleta “Covadonga”, enfrentaron al monitor “Huáscar” y al blindado “Independencia”, logrando alcanzar la Gloria el jefe de la primera nave chilena, tras saltar al abordaje del buque peruano que mandaba el Contraalmirante Miguel Grau.

Los restos mortales del héroe chileno descansan en la cripta del monumento a las Glorias de la Marina de la plaza Sotomayor de Valparaíso, junto a los de sus oficiales.

Fragata Clase 22

“Almirante Williams”



La fragata “**Almirante Williams**”, ex HMS “Sheffield” fue construida en Inglaterra el año 1986, para desarrollar operaciones anti submarinas, que desplaza 5.946 toneladas a plena carga y está dotada de un sistema de propulsión COGOG, es decir combinación de Gas o Gas, pudiendo alcanzar velocidades sobre los 30 nudos.

Tienen una eslora de 148 metros y una manga de 13.8 metros, portando como armamento principal un cañon OTO MELARA 76/62 mm, dos lanzadores cuádruples para misiles Harpoon Block II, dos celdas óctuples de misiles Barak 1 y dos T.L.T. triples Plessey para torpedos Mk 46. Tiene una cubierta de vuelo y hangar para operar un helicóptero Cougar SH-32.

La nave sobre cuyo mástil, el pabellón nacional fue izado en la fragata el día 5 de septiembre de 2003 en la base naval de Devonport, Plymouth, Inglaterra, lleva sus nombre en recuerdo del Capitán de Fragata Comandante de la corbeta “Esmeralda” que en Papudo capturó la goleta española “Virgen de la Covadonga” y, posteriormente, con el grado de Contraalmirante asumió el puesto de Comandante en Jefe de la Escuadra, al inicio de la Guerra del Pacífico.

Submarinos clase “Scorpene”

“General Carrera” y “General O’Higgins”



En diciembre de 1997, la Armada de Chile firmó un contrato con el consorcio industrial D.C.N. de Francia e IZAR ex Bazán de España, para la construcción de dos submarinos de la clase Scorpene, destinados a reemplazar a los dos de la clase Oberon.

Dotados de una alta tecnología, estos submarinos de 1.700 toneladas son del más avanzado diseño del tipo convencional, y tienen incorporado modernos sistemas de armas, entre ellos, seis tubos lanzatorpedos de 21 pulgadas. Su eslora es de 66 metros y su manga de 6,2 metros y alcanzan una velocidad de 11 nudos en superficie y 21 nudos sumergidos.

El “**General Carrera**” debe su nombre al destacado patriota José Miguel Carrera Verdugo, forjador de la Independencia de Chile, a quien se identifica con los principales hechos de emancipación política ocurridos en la Patria Vieja. El general Carrera murió fusilado el 4 de septiembre de 1821 en Mendoza, lugar donde tres años antes murieron sus hermanos Juan José y Luis.

El “**General O’Higgins**” recuerda al ilustre Padre de la Patria que, con visión de gran estadista, se preocupó por dar origen a su Primera Escuadra y crear los fundamentos de nuestro Poder Naval. Es el quinto buque que lleva el nombre del creador de la Academia de Jóvenes Guardias Marinas.

Submarinos clase U-209 1300 L

“Thomson” y “Simpson”



Pertenecientes a la clase 209 1300L, estas unidades fueron diseñadas por la firma alemana I.K.L. y construidas por los Astilleros H.D.W. de Kiel, República Federal de Alemania. Sus nombres recuerdan a dos destacados marinos chilenos protagonistas de acciones de gloria en los conflictos del siglo XIX.

El “**Thomson**” recuerda a Manuel Thomson Porto Mariño, oficial de gran experiencia marinera y señalado

conductor de hombres en la guerra contra España, que como Segundo Comandante de la “Esmeralda” participó en el combate de Papudo, el 26 de noviembre de 1865, teniendo un desempeño destacado al tomar personalmente posesión de la “Virgen de la Covadonga”. Durante la Guerra del Pacífico, mandó sucesivamente las corbetas “Esmeralda” y “Abtao”, el transporte “Amazonas” y el monitor “Huáscar”, buque en el que el 27 de febrero de 1880, en Arica, libró tres combates contra el enemigo, sellando el último con su propia vida, cuando enfrentaba a la artillería del monitor “Manco Capac”.

El “Simpson” honra al Vicealmirante Roberto Simpson, quien se distinguió como héroe del combate de Casma, el 12 de enero de 1839, y como Comandante en Jefe de la Escuadra en la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana. Fue Comandante General de Marina y Comandante de casi todos los buques de la época. En la vida civil, fue gobernador de Quillota y en dos períodos senador suplente. Murió en diciembre de 1877, siendo éste el tercer submarino que recuerda su nombre.

Lanchas Misileras clase “SAAR 4”

“Angamos” “Casma” y “Chipana”



Son unidades construidas en Israel entre los años 1973 y 1974, que desplazan 450 toneladas a plena carga, incorporadas entre los años 1977 y 1997. Su planta de propulsión es de cuatro motores diésel con cuatro hélices, con una potencia máxima de 12.800 HP, pudiendo alcanzar velocidades sobre 32 nudos.

Con una eslora de 58 metros y manga de 7.62 metros, tienen como armamento principal dos cañones OTO MELARA 76/62 mm y ocho misiles Gabriel.

La “Angamos”, que en la marina israelita llevó el nombre de “Reshef”, recuerda la acción desarrollada

el 8 de octubre de 1879 a la altura de Mejillones, ocasión en que el “Almirante Blanco” y el “Almirante Cochrane” lograron dar cuenta del monitor “Huáscar”, que después de combatir con gran valentía, debió arriar el pabellón que cayó en manos de su captor, el Comandante Juan José Latorre.

La “Casma”, antigua “Romach” en la marina israelita, rememora el combate ocurrido el 12 de enero de 1839 durante la guerra contra la Confederación formada por Perú y Bolivia, en la que se enfrentaron los buques chilenos “Confederación”, “Valparaíso” y “Santa Cruz” contra el “Arequipeño”, “Mexicana” y “Edmond”, resultando capturado el primero y destruida la Escuadra del Comandante francés Blanchet.

La “Chipana”, antigua “Keshet” de la marina israelita, debe su nombre al combate en el cual el Comandante Juan José Latorre, el 12 de abril de 1879, enfrentó a las corbetas peruanas “Unión” y “Pilcomayo”, logrando salvar ileso con su cañonera “Magallanes” del ataque realizado por fuerzas superiores, después de demostrar sangre fría y una correcta apreciación de la situación táctica.

Lanchas Misileras Clase “Tiger”

“Orella”, “Serrano” y “Uribe”



Son unidades construidas en Francia y completadas en Alemania entre los años 1972 y 1975, desplazan 265 toneladas a plena carga, incorporadas entre los años 1997 y 1998. Su planta de propulsión es de cuatro motores diésel con cuatro hélices con una potencia máxima de 12.000 HP, pudiendo alcanzar velocidades sobre 36 nudos.

Con una eslora de 47 metros y manga de 7 metros, tienen como armamento principal un cañón OTO MELARA 76/62 mm, un cañón Bofors de 40/70 mm y cuatro misiles MM-38.

La **“Orella”** lleva el nombre del Segundo Comandante de la **“Covadonga”**, teniente primero Manuel Orella Echanez, quien en el combate de Punta Gruesa, el 21 de mayo de 1879, dirigió el tiro de su artillería sobre la **“Independencia”**, impactando en repetidas oportunidades el casco y puente del buque enemigo, encallado sobre las rocas de la costa sur de Iquique.

La **“Serrano”** lleva el nombre del Teniente Segundo Ignacio Serrano Montaner, oficial de dotación de la **“Esmeralda”**, que en el combate naval de Iquique del 21 de mayo de 1879, saltó al abordaje del **“Huáscar”** en su segundo espolonazo, siguiendo el ejemplo de su Comandante y cayendo sobre la cubierta enemiga gravemente herido. Llevado a un camarote de popa y a pesar de sus heridas, intentó incendiar el buque con una lámpara. Fallece tres horas después de haber sido herido a bordo del **“Huáscar”**. Sus restos fueron desembarcados en el muelle del puerto peruano junto con los del Capitán de Fragata Arturo Prat y el Sargento Juan de Dios Aldea.

La **“Uribe”** lleva el nombre del Segundo Comandante de la corbeta **“Esmeralda”**, Teniente Primero Luis Uribe Orrego, el cual luego de la muerte del Comandante Prat, asumió el mando de su buque y continuó cumpliendo la consigna de luchar sin arriar la bandera.

Una vez que la nave entregada a su custodia se hundió en la rada, el Teniente Uribe fue rescatado de las aguas, para continuar más tarde en servicio en la Armada, sirviendo en distintas destinaciones en que se distinguió, hasta alcanzar el grado de Vicealmirante. Entre ellas se encuentran la Dirección de la Escuela Naval y el cargo de Comandante General, asumido entre 1887 y 1889. Representó a su Institución en los trabajos de modernización del puerto de Valparaíso.

II. BUQUES DE APOYO DE COMBATE

Son unidades que tienen por función principal prestar apoyo a las operaciones que llevan a cabo las Fuerzas Navales principales, unidades de superficie o submarinas y grupos de tarea. Se incluyen en esta clasificación los buques multirrol, del tipo L.S.D. o L.S.H. o L.S.H.D., los destructores de transporte rápido de personal tipo A.P.D., las unidades caza submarinos, las barcasas de desembarco de tanques L.S.T., las barcasas de desembarco de tropas y carga militar L.S.M., las barcasas de desembarco mecanizado L.C.M., las barcasas de desembarco

auxiliar L.C.U., los transportes anfibios tipo AKA y A.P., los minadores y barreminas, y las escampavías.

En la Armada de Chile existen los siguientes buques de apoyo de combate:

Buque Multirrol clase **“Foudre”**

“Sargento Aldea”



El buque pertenece a la clase Foudre, fue adquirido a Francia en 2011. Su desplazamiento a plena carga es de 12.000 toneladas, con una planta propulsora de 20.500 H.P., con dos hélices de paso variable.

Tiene capacidad de transportar 450 soldados, y 3300 toneladas de vehículos militares y carga en sus cubiertas. Además, cuenta con un hangar con capacidad de albergar 04 helicópteros Cougar. En su interior alberga 3 barcasas para desembarcar los vehículos de combate, el personal y material de logística. Para la autodefensa tiene 3 montajes Simbad con misiles Mistral y tres montajes de cañones Breda-Mausser de 30 mm, además de 4 montajes de 12.7 mm.

El **“Aldea”** es la quinta unidad bautizada con el nombre del héroe de Iquique, Sargento 2º de Artillería de Marina, Juan de Dios Aldea Fonseca, quien, fiel a su estirpe guerrera y su consigna de proteger al Comandante de la Esmeralda, saltó con él al inmortal abordaje del monitor peruano **“Huáscar”**, sin que lo intimidara la gran superioridad del enemigo.

Este buque pertenece al Comando de Transporte Anfibio y entre los roles está el apoyo humanitario en tiempos de paz.

Barcazas clase “Batral”

“Rancagua” y “Chacabuco”



Estos buques fueron construidos en la planta industrial de ASMAR (T), conforme al diseño francés de Bateaux de Transport Leger: barcazas de transporte rápido. Son capaces de transportar una compañía de Infantería de Marina totalmente equipada, e incluye la capacidad de llevar en su bodega cinco tanques de 40 toneladas cada uno y dos carros blindados anfibios. Desplazan 1.409 toneladas y alcanzan 16 nudos de velocidad siendo su data de fabricación entre los años 1982 y 1985.

La “**Rancagua**”, tercera unidad en llevar el nombre, rememora la batalla librada el 2 de octubre de 1814 en la ciudad ubicada al sur de Santiago que marcó el fin de la Patria Vieja. Ocasión en que las fuerzas patriotas del general Bernardo O'Higgins debieron abrirse paso por sobre los realistas con sus sables, para posteriormente dirigirse hacia Mendoza.

La “**Chacabuco**” recuerda el nombre del hecho de armas acontecido el 12 de febrero de 1817, en los llanos ubicados al norte de la capital, que aseguró la libertad de las provincias de Santiago y Coquimbo, al ser eliminadas en estos sectores, las fuerzas realistas que estaban al mando del Brigadier español Rafael Maroto.

La victoria alcanzada por el Ejército Libertador de los Andes, que mandaba el general José de San Martín, fue rápida y poco cruenta, continuándose posteriormente durante el resto del año con la campaña que llevó a la guerra en Talcahuano donde se refugiaron los españoles en espera de los refuerzos que llegarían del Perú. Éste es el cuarto buque en llevar este nombre. El primero de ellos fue adquirido en junio de 1817 y conformó la Primera

Escuadra Nacional. Posteriormente existieron una corbeta y un crucero.

Barcazas LSM

“Orompello” y “Elicura”



La primera, diseñada y fabricada en Miami, Estados Unidos, y entregada a Chile a través del Pacto de Ayuda Militar P.A.M; la segunda, construida en la Planta Industrial Asmar de Talcahuano, siendo ambas unidades, desde su puesta en servicio, destinadas al entrenamiento anfibio y a prestar servicios de transporte y apoyo a la comunidad en la III Zona Naval, con base en Punta Arenas.

La “**Elicura**” recuerda al toqui araucano que tomó parte en el combate de Penco al mando de seis mil hombres, destacando en las campañas llevadas a cabo por los indígenas contra los españoles a inicios de la Conquista, por su reputación de ser uno de los hombres más fuertes y corpulentos. Elicura significa “mármol blanco”.

La “**Orompello**” rememora al hijo del toqui araucano Mauropande y primo de Tucapel, que Alonso de Ercilla destaca en el poema “La Araucana” por la valentía demostrada en los combates que los hijos de Arauco sostuvieron contra los conquistadores de Chile.

Tratándose en ambos casos de las segundas unidades de la Armada que llevan este nombre, la actividad, de transporte y apoyo comunitario cumplida por más de cuarenta años en la jurisdiccionales del área Magallanes y el canal Beagle, es ampliamente reconocida por los pobladores a los que brindan asistencia estos buques, tales como el traslado de casas prefabricadas a Puerto Toro y Caleta Eugenia en 1970, el transporte de ayuda a los damnificados

por el terremoto que en 1971 afectó a la zona central de Chile y el traslado de materiales de construcción a la isla Quiriquina, efectuado en 1994.

III. BUQUES DE APOYO LOGÍSTICO

Son unidades que tienen por función principal prestar apoyo logístico a las Fuerzas Navales. En esta clasificación se consideran entre otros:

Petrolero de Reaprovisionamiento AOR, Petrolero A.O., Transporte de carga AK, Transporte A.P., Buque de Salvataje A.R.S., Remolcado Auxiliar Oceánico A.T.A., Remolcador de Flota A.T.F., Buque Apoyo Logístico de Submarinos, Buque Hospital A.H. y Buque Médico Dental B.M.D.

En la Armada de Chile existen los siguientes buques de apoyo logístico:

Petrolero de Flota “Almirante Montt”



Este buque es de la clase “Henry J. Kaiser” construidos para la Armada de Estados Unidos. A contar de 1996 se mantuvo en condición de reserva, hasta el año 2009, en que se inició el proceso de transferencia a la Armada de Chile, incorporándose oficialmente el 10 de febrero de 2010, siendo rebautizado como “Almirante Montt” y destinado a reabastecer en alta mar a las Unidades de la Armada. Es el cuarto buque que lleva el nombre del insigne marino.

El “Almirante Montt”, tiene más de 42 mil toneladas de desplazamiento a plena carga, y cuenta con un sistema de propulsión diésel con dos ejes propulsores, que le permite alcanzar los 20 nudos.

Con una eslora de 206,5 metros y una manga de 29,5 metros, tiene una cubierta de vuelo para operar un

helicóptero pesado para maniobras VERTREP, siendo el buque más grande que ha tenido la Armada de Chile.

Petrolero “Araucano”



Buque petrolero construido en Suecia, por los astilleros Uddevallavarvet en 1984, bautizado como “Slethav”. En 1989, fue adquirido por la empresa Ultragas y bautizado con el nombre de B/T “Alpaca”. Fue incorporado a la Armada de Chile el 17 de diciembre de 2010 y bautizado “Araucano”, siendo el quinto buque que lleva ése nombre. Su rol principal, es el reaprovisionamiento de las unidades navales en la mar.

El “Araucano”, desplaza 12.561 toneladas de desplazamiento, y cuenta con un sistema de propulsión diésel con un eje propulsor, que le permite alcanzar los 16,5 nudos.

Transporte

“Aguiles”



El buque identificado en el inventario naval como AP 41 es un transporte de tropas y pasajeros con capacidad de carga en sus bodegas. De 4.550 toneladas de desplazamiento, corresponde a un diseño canadiense Cleaver & Walkingshaw 700 y está equipado con una máquina de 7.200 H.P.,

capaz de imprimirle una velocidad de 16,5 nudos. La unidad construida en la Planta Industrial Asmar de Talcahuano que entró en servicio con un excelente resultado en 1988 tiene capacidad para operar en aguas antárticas y en caso necesario puede ser transformado en buque hospital.

El **“Aguiles”** es la cuarta unidad que recuerda al bergantín de guerra de 338 toneladas capturado en una audaz acción a la Armada española, por un grupo de patriotas al mando del Teniente Pedro Angulo, el año 1825, mientras eran conducidos prisioneros con destino a Filipinas.

Rompehielos

“Almirante Óscar Viel Toro”



La unidad de 6.500 toneladas de desplazamiento construida por Vickers Armstrong en Montreal, Canadá, entró en servicio en 1966, con el nombre de “Norman Mc Leod Rogers”. Adquirida por la Armada de Chile el año 1995, por sus especiales características, es un excelente buque para operar en zonas de hielos y apoyar a las bases antárticas. Con una eslora de 90 metros y una manga de 19, posee cubierta de vuelo para dos helicópteros medianos, con los que realizó una primera campaña antártica entre noviembre de 1995 y febrero de 1996.

El **“Almirante Viel”** debe su nombre al Contraalmirante Óscar Viel Toro, quien nació en Santiago el año 1837, hijo de Benjamín Viel Gómez y Luisa Toro y Guzmán.

En octubre de 1854, ingresó a la Escuela Militar, para recibirse de guardiamarina el 29 de julio de 1855. En 1856 obtuvo permiso para embarcarse en la fragata francesa “Forte”, regresando a Chile en la corbeta “Esmeralda” desde astilleros ingleses en el mismo año. En septiembre de 1865, asciende al grado de Teniente Primero con el que

participa en la guerra contra España y realiza viajes a Chiloé para instalar un apostadero. En febrero de 1867, asciende a Capitán de Corbeta y sirve como Comandante del “Maipú”, en el que lleva 234 colonos a la región de Magallanes, tarea que incentivará la llegada de colonos alemanes, británicos, franceses y suizos a la zona de Punta Arenas. En 1876 es nombrado Comandante de la corbeta “Chacabuco”, cargo que desempeña al inicio de la Guerra del Pacífico para tomar parte en la campaña marítima y en el apoyo con la Artillería Naval al Ejército, en las batallas de Chorrillos y Miraflores.

Buque Madre de Submarinos

“Almirante José Toribio Merino Castro”



El B.M.S. **“Almirante José Toribio Merino Castro”** fue construido en Karlskrona, Suecia, entrando en servicio en 1971 y siendo adquirido por la Armada de Chile el año 1997. Por sus especiales características, es un buque que tiene facilidades para apoyar con combustible, agua, armamento, mantenimiento y servicios de hotel a las dotaciones de los submarinos.

A la vez, tiene las capacidades de mando y control para el Comandante en Jefe e la Fuerza de Submarinos. Cuenta con un desplazamiento de 2.660 toneladas y una máquina de 4.200 H.P., capaz de imprimirle una velocidad de 16 nudos.

Debe su nombre al Comandante en Jefe de la Armada y miembro de la Junta de Gobierno por 17 años, Almirante que dirigió a la Armada con profesionalismo, manteniéndola en un alto pie de eficiencia, a la vez que contribuyó a impulsar las tareas legislativas que permitieron al Estado de Chile iniciar un sostenido crecimiento y desarrollo.

Remolcadores de Flota

“Galvarino” y “Lautaro”



Los A.T.F. 66 y 67 pertenecen a la clase Veritas y fueron construidos por los astilleros Aukra Bruk, en Noruega, entrando en servicio en los años 1974 y 1973 para la Compañía Maersk con el propósito de apoyar a las plataformas petroleras en el Mar del Norte, cuyas aguas de gran profundidad y masas de hielo, determinaron la construcción de un casco reforzado, dotado de un sistema “seakeeping”. Adquiridos por la Armada de Chile en los años 1988 y 1991, poseen un desplazamiento de 2.200 toneladas y están dotados de una maquinaria de 5.400 HP. Su casco puede cargar 1.400 toneladas, tiene una eslora de 58 metros y una manga de 12.

Las unidades capaces de remolcar un portaaviones de 40.000 toneladas a 6,5 nudos, en Chile fueron modificadas para aumentar su capacidad de apoyo en agua de bebida y combustible, a la vez que se les agregó instalaciones para una Partida de Salvataje, por lo que cumplen, entre otros, roles de Rescate y Salvataje.

El “**Galvarino**” debe su nombre al toqui mapuche que en la batalla de Lagunillas, librada en 1557, cayó prisionero y fue condenado al cercenamiento de ambas manos. Llegada la hora de efectuarlo, a Galvarino le fueron cortadas ambas manos sin demostrar signos de dolor, quedando en libertad después de ofrecer su cuello para que se lo cortaran. Entre los suyos, promovió la guerra sin descanso. Poco después volvió a caer prisionero en la batalla de Millarapue y condenado a morir ahorcado. El significado de Galvarino es “fuerte como un roble”. La primera unidad con este nombre fue un bergantín adquirido en 1818, luego un remolcador y, posteriormente, una escampavía.

El “**Lautaro**” debe su nombre al caudillo mapuche nacido en 1535 en Talcahuano y muerto en la batalla de Mataquitos, el 29 de abril de 1557, a quien los españoles llamaban Alonso. El jefe cuyo nombre significa “diligente, audaz, emprendedor” fue apresado por Pedro de Valdivia en 1550 y destinado a cuidar caballos, actividad de la que se fugó para arengar a su gente y demostrar que los españoles no eran invencibles y que a los caballos y soldados había que fatigarlos para derrotarlos. En enero de 1554, en la batalla de Tucapel, derrotó y dio muerte a Pedro de Valdivia, causando gran daño a los poblados antes de que los españoles lograran capturarlo y darle muerte a orillas del río Mataquito.

El nombre de Lautaro es uno de los más usados en la Marina de Guerra de Chile, siendo el primero que lo llevó, uno de los buques que en 1818 conformaron la Primera Escuadra Nacional y sirviendo a la temprana época de la Independencia Patria, para designar a la logia que conformaron Francisco de Miranda, José de San Martín y Bernardo O'Higgins para fraguar la libertad de América. El segundo fue un vapor de 480 toneladas de 1865, el tercero un remolcador en 1880, el cuarto una fragata de 1.974 toneladas en 1898 y el quinto, un remolcador en 1910. El sexto “Lautaro” fue la fragata ex “Priwall”, Buque Escuela que se hundió frente a las costas de Perú en 1945, y el séptimo, antecesor del actual, un remolcador de 830 toneladas que sirvió entre 1947 y 1991.

IV. BUQUES AUXILIARES

Son unidades que prestan servicios especiales de colaboración a las actividades que cumple la Armada. En esta clasificación se incluyen entre otros:

A.G.O.R. :	Buque Oceanográfico
A.G.O.S. :	Buque de Vigilancia Oceánica
A.G.S. :	Buque Hidrográfico
B.E. :	Buque Escuela
O.P.V. :	Buque de Patrullaje Marítimo
P.S.G. :	Patrullero de Servicio General
P.P. :	Patrullero
L.E.P. :	Lancha Embarque de Prácticos
L.P.C. :	Lancha Patrullera Costera
L.S.R. :	Lancha de Salvataje y Rescate
L.P.M. :	Lancha Patrullera Marítima
W.P.C. :	Patrullero Costero
B.R.T. :	Buque Recogedor de Torpedos
Y.P. :	Lancha Patrullera

Y.T.B.	:	Transbordador
Y.T.	:	Remolcador de Puerto
Y.A.G.	:	Unidad Auxiliar Miscelánea
Y.O.G.	:	Lancha Bencinera
Y.W.	:	Lancha Aguatera

Buque Escuela “Esmeralda”



En 1942, la Marina de Guerra española inició la construcción de un velero que, con el nombre de “Juan de Austria”, estaba destinado a reemplazar al “Juan Sebastián de Elcano”, Buque Escuela que había sido construido en 1929. Programado el empleo de los mismos planos de su antecesor, por motivos económicos, su construcción quedó inconclusa, siendo en 1951 cuando el gobierno de Madrid ofreció a Chile vender el buque en el estado en que se encontraba, lo que La Moneda aceptó, considerando que España tenía una deuda con ella y que la Armada se encontraba sin Buque Escuela, luego del hundimiento de la “Lautaro” ocurrido en 1945 frente a las costas de Perú.

Efectuadas algunas modificaciones a sus planos, se firmó el contrato y se reanudó su construcción, trasladándose una primera dotación a Cádiz que en junio de 1954, después de ser entregado oficialmente el buque e incorporado a la Lista Naval de Chile, zarpó en su viaje inaugural con destino a Valparaíso, donde arribó el 1 de septiembre del mismo año.

Antecedente al sexto buque que en la Marina de Chile luce el nombre de “Esmeralda”, bergantín goleta de 3.500 toneladas y 113 metros de eslora, considerando su bauprés, la fragata española capturada por Lord Cochrane el 5 de noviembre de 1820, en el puerto de El Callao, entonces fortaleza perteneciente al virreinato español de Perú, nave para cuya captura, efectuada en horas de la medianoche, el Comandante de la Escuadra chilena dispuso utilizar el santo y seña “Gloria Victoria”.

En nuestra Armada este velero tomó el nombre de “Valdivia” en honor a Cochrane, quien declinó se le pusiera su nombre.

La segunda “Esmeralda” fue la heroica nave del Capitán de Fragata Arturo Prat, corbeta de madera de 850 toneladas que se hundió el 21 de mayo de 1879 en Iquique, con su pabellón al tope, luchando contra el adversario en desigual combate que protagonizaron los oficiales y gente de mar, durante las cuatro horas sucedidas después de que el Comandante pronunciara su arenga.

La tercera corresponde al crucero acorazado llegado a Chile en 1884 procedente de Inglaterra, el cual fue vendido a Japón en 1893, para transformarse en el “Izumi” nombre con el que combatió en la guerra sostenida por China y Japón a fines del siglo XIX. Le siguió a éste, un crucero dotado con una coraza de acero que protegía su casco de 7.000 toneladas, que fue desguazado en 1930, y una fragata antisubmarina de la clase River de 1.445 toneladas, capaz de alcanzar 20 nudos que cambió su nombre por el de “General Baquedano” al ser adquirido el Buque Escuela.

El bergantín goleta ha formado durante más de medio siglo los Guardiamarinas y Grumetes chilenos, obteniendo resultados que demuestran la eficiencia de todas las dotaciones. Ha sido sometido a extensos planes de recuperación y de modernización, por lo que su nivel tecnológico y de conservación es muy alto, siendo un ejemplo de nuestras capacidades y bazarria en todos los mares del mundo.

Patrulleros de Zona Marítima

“Piloto Pardo” y “Comandante Toro”



Las unidades del proyecto “Danubio IV” fueron diseñadas por el astillero alemán “FASSMER” y construidas por ASMAR Talcahuano, cumplen los siguientes roles: Vigilancia y Control de la Zona

Marítima Jurisdiccional, Búsqueda y Rescate en la Zona Marítima de Responsabilidad Nacional, Control y Combate de la Contaminación Acuática, Apoyo al Mantenimiento de la Señalización Marítima y Apoyo Logístico a Zonas Aisladas.

Entraron en servicio el año 2007 y 2009 respectivamente, desplazan 1728 toneladas a plena carga, su planta de propulsión es de dos motores diésel Wärtsila, modelo 12V26, de 4.080 KW, con dos hélices de paso variable, pudiendo alcanzar velocidades sobre 20 nudos. Con una eslora de 80.6 metros y manga de 13 mts, tienen como armamento principal un cañón Bofors de 40/70 mm.

El **“Piloto Pardo”**, es la segunda unidad en llevar el nombre en la Armada de Chile. Recuerda la brillante acción de rescate de los sobrevivientes de la expedición de Shackleton en la Antártica, llevada a cabo por el Piloto 2° Luis Pardo Villalón, a bordo de la escampavía “Yelcho, el 30 de agosto de 1916. Su sobriedad y sentido del cumplimiento del deber lo hizo rehusar un premio en dinero otorgado por su acción. El primer buque que llevó su nombre sirvió a la Armada de Chile desde 1959 hasta el año 1999, principalmente en comisiones antárticas, entre las cuales se destaca el rescate de dotaciones inglesas y chilenas, de bases en Bahía Decepción, en la Antártica Chilena, en los años 1967 y 1969, empleando helicópteros navales.

El **“Comandante Toro”**, es el segundo buque de la Armada que lleva su nombre, en recuerdo del Comandante Policarpo Toro Hurtado que, en virtud de su brillante trayectoria como marino y a su visión político estratégica, anexó la Isla de Pascua al estado de Chile, en 1888. El primer buque en llevar su nombre fue la barcaza L.S.T. 97 “Comandante Toro”, que sirvió en la Armada entre los años 1973 y 1977.

Buque de Rescate y Salvataje

“Ingeniero Slight ”



Construido en Holanda, entró en servicio en 1978 para la firma Mercey Harbour Board del Reino Unido con el nombre de “Vigilant”.

Adquirido por Chile el 5 de febrero de 1997, su propósito es servir de ayuda a la navegación en zona de canales y aguas interiores, estando especialmente acondicionado para trabajar con boyas, para lo cual cuenta con un pescante a proa de 15 toneladas. Su desplazamiento es de 1.210 toneladas, su eslora de 53 metros y su manga de 11.

La nave, destinada a operar en la zona del archipiélago de Chiloé, debe su nombre al ingeniero escocés George Slight Marshall contratado por el almirante Jorge Montt, considerado como el precursor de la señalización marítima en Chile, artífice de la construcción del faro Evangelistas además de ser partícipe de la construcción del faro Raper y otros. Se desempeñó como Jefe del Servicio de Faros y Balizas de la Armada, a contar del año 1789, por más de 20 años.

Patrulleros de Servicio General

“Micalvi”, “Ortiz”, “Isaza”, “Sibbald” y “Cabrales”



Las unidades del proyecto “Taitao” fueron diseñadas y construidas por A.S.M.A.R. de Talcahuano. Entraron en servicio entre los años 1993 y 1996 y dotadas de una maquinaria 2.560 HP, con 530 toneladas de desplazamiento quedaron capacitadas para transportar carga general y pasajeros, realizar trabajos de señalización marítima, patrullaje oceánico de la zona económica exclusiva y apoyo logístico para lanchas misileras.

El **“Micalvi”**, puesto en servicio el 30 de marzo de 1993, honra la memoria del Contramaestre de destacada actuación en la Armada. Sirvió en la

corbeta “Esmeralda” y se destacó en el combate de Iquique el 21 de mayo de 1870. Murió a bordo de la cañonera “Covadonga” cuando explotó un falucho que se izaba a bordo y que hundió el buque mientras operaba en las costas de Perú.

El 15 de diciembre de 1993 entró en servicio el “**Ortiz**”, patrullero que honra la memoria del Contramaestre de destacada trayectoria en la Armada, quien se distinguió en la Guerra del Pacífico y se retiró del servicio activo como Condestable Instructor.

El “**Isaza**”, recuerda al Aspirante de Marina herido de muerte cuando se encontraba al mando de uno de los botes en el desembarco de Pisagua, en noviembre de 1879, entró en servicio el 31 de mayo de 1994.

El “**Sibbald**”, buque cuyo nombre honra la memoria del marinero inglés que se incorporó a la Armada de Chile y efectuó la campaña en la Guerra del Pacífico. A Sibbald le correspondió izar la bandera chilena a bordo del monitor “Huáscar” en Angamos. Fue ascendido a Piloto y formó parte del cuerpo de instructores de la Escuela de Artillería. El buque se incorporó al servicio el 29 de agosto de 1996.

El “**Cabrales**”, segunda nave que honra la memoria del tambor de dotación de la corbeta “Esmeralda” el 21 de mayo de 1879, fue puesto en servicio el 29 de agosto de 1996.

El año 2000 recibió un sonar de barrido lateral especial para tareas hidrográficas de precisión en la batimetría del fondo marino, sistema llamado “multihaz”, que le permite efectuar barridos en fondos menores de 200 metros así como entre los 200 y los 1.200 metros de profundidad, tecnología que mantiene a Chile en un lugar de prestigio en el ámbito de las organizaciones internacionales que se relacionan con el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.

Es una de las dos unidades del proyecto “Taitao” que no cumple tareas de patrullaje de servicio general, y por las funciones que cumple se designa como P.S.H., Patrullero de Servicio Hidrográfico. La otra unidad es el “Aspirante Morel”, nave que tuvo el número 74 y que posteriormente fue bautizada como “Cirujano Videla”, pasando a cumplir funciones de patrullero médico dental.

Patrullero Médico Dental

“Cirujano Videla”



El buque toma el nombre “**Aspirante Morel**” para honrar la memoria del Aspirante de Marina que fuera herido de muerte a bordo de la lancha “Fresia”, durante el bloqueo de El Callao, la noche del 5 de diciembre de 1880, junto a quien cayeron el timonel Núñez y el Marinero Juan Ancas, fue puesta en servicio el 11 de agosto de 1994.

Rebautizada el 19 de diciembre de 2006 con el nombre del cirujano de la goleta “Covadonga” muerto en el combate de Iquique del 21 de mayo de 1879 por un proyectil disparado por el “Huáscar”, antes de cambiar su rol prestó señalados servicios en las aguas comprendidas entre el golfo de Penas y la Isla Grande de Chiloé, principalmente dedicada a tareas de señalización marítima y apoyo logístico a unidades dependientes de la estación naval de Puerto Montt.

V. OTRAS UNIDADES

La Armada posee una serie de unidades de apoyo destacadas en los diferentes mandos operativos de las zonas navales para patrullaje costero, que en total suman aproximadamente 25 unidades.

Lanchas de Servicio General.

“Antofagasta”, “Arica”, “Aysén”, “Caldera”, “Chiloé”, “Concepción”, “Coquimbo”, “Corral”, “Iquique”, “Punta Arenas”, “Puerto Montt”, “Puerto Natales”, “Quintero”, “San Antonio”, “Talcahuano” y “Valparaíso”

Las unidades del proyecto “Danubio” fueron diseñadas y construidas en los astilleros de A.S.M.A.R. Talcahuano, entre los años 1999 y 2004 para dotar a las gobernaciones marítimas

y capitanías de puerto de elementos con los que resguardar el territorio entregado a la custodia de los especialistas Litoral.



Dotadas de una maquinaria de 1.635 H.P., capaz de alcanzar 25 nudos de velocidad, su desplazamiento fluctúa entre las 110 y las 125 toneladas y sus nombres recuerdan las regiones geográficas o puertos a los que prestan servicios.

Una eslora de 33 metros y una manga de 6,6 metros, sirve para embarcar a su dotación la que para cumplir su misión, cuenta con una ametralladora de calibre .50 pulgadas.

Lanchas de Embarque de Prácticos (L.E.P.)

“Alacalufe” y “Hallef”



Las lanchas de la clase Protector, de 107 toneladas de desplazamiento, fueron construidas en la planta industrial A.S.M.A.R. de Talcahuano y corresponden a un programa destinado al reemplazo paulatino de otras unidades de mayor antigüedad en servicio, en la Dirección General del Territorio Marítimo.

Incorporadas al servicio en el transcurso de 1989, lo hicieron para servir como lanchas estación de prácticos, poseen una eslora de 32,7 metros y una manga de 6,7 lo que las asemeja a las de mayor tonelaje construidas en el mismo astillero para fines similares. Su maquinaria de 2.610 HP les imprime una velocidad de 20 nudos y están armadas con una ametralladora de 20 milímetros.

Lanchas Patrullera de Costa

“Bolados”, “Bravo”, “Díaz”, “Hudson”, “Machado”, “Salinas”, “Téllez” y “Troncoso”



Las lanchas bautizadas con los nombres de Grumetes que se distinguieron en la Guerra del Pacífico, poseen 19,8 metros de eslora y 5,5 de manga, estando equipadas con una máquina de 550 HP que los permite alcanzar una velocidad de 20 nudos. Con un desplazamiento promedio de 40 toneladas, fueron construidas en astilleros de Israel sobre la base de un diseño de la Armada de los Estados Unidos.

Arribadas a Chile en el transcurso de 1991, pasaron a constituir la Agrupación Grumete, siendo destinadas a distintas zonas y distritos navales para ser comandadas por Subtenientes o Tenientes Segundos. Actualmente están asignadas a algunas Gobernaciones Marítimas de la Cuarta Zona Naval, Primera Zona Naval y Quinta Zona Naval.

La historia particular de la “Grumete Téllez” señala que la unidad de la clase Dabur, arribada a Iquique el 26 de diciembre de 1990, tomó parte en la Guerra de Yom Kippur, y que la “Grumete Salinas” rememora al marino de la “Esmeralda” que resultó muerto en el segundo abordaje al “Huáscar”, el 21 de mayo de 1879, lancha que aparece en la fotografía.

Fue parte del proyecto “Tiburón” II, pasando al servicio el 15 de enero de 1991, integrándose a su unidad con base en Iquique.

La “**Grumete Bolados**” recuerda al marino de dotación de la “Esmeralda”, sobreviviente del combate de mayo de 1879, que a bordo del “Huáscar”, ya como buque chileno, tomó parte en los combates de Arica y El Callao.

La “**Grumete Bravo**” lleva el nombre del grumete de la “Covadonga” que en el combate de Punta Gruesa mantuvo a raya, con sus disparos de fusil, a los artilleros de la “Independencia” varada en las rocas.

La “**Grumete Machado**” rememora al joven de 23 años nacido en Bolivia y alistado como grumete en la “Esmeralda”, fallecido durante la acción del 21 de mayo de 1879.

La “**Grumete Troncoso**” recuerda al marino “enganchado” en agosto de 1879 que a bordo del “Almirante Cochrane”, murió en el bombardeo sobre los faldeos de Chorrillos que realizó el blindado del comandante Juan José Latorre en apoyo del Ejército.

Las “**Grumete Díaz**” y “**Grumete Hudson**”, llevan el nombre de otros jóvenes marinos de la escuadra de operaciones que combatió en la Guerra del Pacífico.

Existe otra cantidad de embarcaciones de menor tamaño que son tripuladas por las mismas dotaciones de las Gobernaciones Marítimas, Capitanías de

Puerto y Alcaldías de Mar, las cuales les permiten cumplir con sus tareas profesionales de policía marítima, salvaguardar la vida humana y combatir la contaminación de los espacios acuáticos.

En Talcahuano existen transbordadores y barcazas para apoyo de la isla Quiriquina.

VI. ARTEFACTOS NAVALES

Son aquellos que sin tener normalmente propulsión propia, están destinados a cumplir a flote funciones de complemento a las actividades navales, tales como:

R.H.	:	Reliquia Histórica
A.P.L.	:	Buque Cuartel
A.R.D.	:	Dique Flotante de Reparaciones
Y.D.	:	Grúa Flotante
Y.F.D.	:	Dique Flotante de Astillero
Y.O.	:	Gabarra Plana Petrolera
Y.O.G.N.	:	Gabarra Plana de Bencina
Y.O.N.	:	Pontón Petrolero
Y.A.N.	:	Pontón Auxiliar
Y.O.S.	:	Gabarra de Combustible
Y.W.M.	:	Gabarra Aguatera
Y.R.B.	:	Balsa de Apoyo de Reparación

Dentro de estas categorías se encuentran la reliquia histórica “Huáscar” en Talcahuano; los diques flotantes operados por la planta Asmar del mismo puerto y gabarras.



Capítulo Once

“La primera condición de la victoria
es el anhelo de vencer”,
Mariscal Ferdinand Foch.

LOS COMBATIENTES DE LA GUERRA EN EL MAR

CONCEPTOS PREVIOS

El desarrollo de la guerra en el mar requiere de costosos y variados medios que capacitan a la fuerza que los posee para vigilar, controlar y destruir aquellas amenazas o blancos que han sido detectados en la superficie, sobre o bajo ella. Es tan grande la cantidad de ingenios y tan rápida su evolución, que su estudio sólo puede ser iniciado mediante un conocimiento general de las capacidades que poseen, y un esquema básico de los sistemas que portan las diferentes plataformas o buques de que dispone una Flota o Escuadra.

Las capacidades se reseñan bajo un patrón que permite la comparación en el que destacan cuatro aspectos fundamentales:

Movilidad

Considera la permanencia, velocidad, agilidad y distancia que puede recorrer la unidad sin reabastecerse ni concurrir a un lugar determinado. La posibilidad de reabastecerse en el mar aumenta la movilidad, pese a restringir transitoriamente los movimientos.

Poder Ofensivo

Comprende los sistemas de armamento que puede emplear la unidad para acciones ofensivas o de ataque, es decir para causar daño al enemigo.

Capacidad Defensiva

Sistema de armamento que posee para brindarse protección o destruir armas enemigas, capacidad para soportar castigos o daños y mantener la estanqueidad y capacidad de operar en la mar.

Mando y Control

Equipos de detección, comunicaciones y presentación de informaciones. Incluye el sistema integrado de Mando, Comunicación, Control e Inteligencia (C 3 I). En los siguientes artículos, se analizarán bajo este aspecto las unidades que operan en el aire, sobre la superficie y bajo el mar. Junto a cada unidad se explica en forma simple el funcionamiento de los sistemas más importantes con que cuenta cada una de ellas.

LOS BUQUES DE SUPERFICIE

Bajo este título se encuentra comprendida una amplia gama de embarcaciones que cubre desde un portaviones, dotado con más de 80 aeronaves, hasta una pequeña lancha de alta velocidad armada con misiles, cuyo desplazamiento puede ser 100 veces menor. Para conocer sus características y diferencias, se han escogido tres modelos representativos: el portaviones, la fragata y la lancha misilera.

PORTAVIONES



Es un buque que transporta aviones y helicópteros que pueden despegar y aterrizar sobre su cubierta. La razón de existir de este aeródromo móvil es su capacidad de poner en el aire, recibir, reabastecer, mantener y controlar en combate su grupo aéreo, compuesto de aeronaves de ala fija y rotatoria, diseñadas y equipadas fundamentalmente para vigilar y atacar al enemigo, defender al buque que las lleva, a la fuerza y unidades que lo acompañan.

Los portaviones clásicos poseen, sobre su cubierta, pistas separadas para el aterrizaje y despegue de sus aviones.

La pista de despegue se ubica en el sector de proa, cuenta con el sistema de catapultas para imprimirle al avión la velocidad que requiere para sustentarse en el aire, y en su cercanía se ubica la zona de estacionamiento de cubierta, sector donde los aviones son reabastecidos de combustible y armas, y se mantienen listos a despegar.

La pista de aterrizaje se ubica en forma oblicua a la línea de crujía, de tal forma que si un avión no logra detenerse en su corta longitud, pueda elevarse nuevamente o caer al mar sin dañar a otras aeronaves en cubierta. Así como para el despegue, los aviones son acelerados mediante las catapultas, durante el aterrizaje son frenados mediante un sistema de cables, a los cuales el avión se sujeta a través de un gancho retráctil.

En ocasiones como medio de emergencia, se emplea una red para detener las aeronaves. También existe otro modelo de portaviones que emplea principalmente aviones de despegue y de aterrizaje vertical.

En este caso, normalmente poseen sólo una pista, sin catapultas y en ocasiones con "ski jump" en el sector de proa, para permitir el despegue con carrera de estas aeronaves y así disminuir el combustible empleado en el despegue vertical.

El grupo aéreo embarcado en cada portaviones, tendrá una cantidad de aeronaves proporcional al tamaño del buque. Sin embargo, siempre este grupo aéreo estará compuesto por distintos tipos de aparatos, acondicionados para cumplir idealmente las siguientes misiones: caza, ataque, exploración y control aéreo, guerra antisubmarina, guerra electrónica, reconocimiento fotográfico, transporte y salvamento. Estas aeronaves pueden ser, tanto aviones como helicópteros.

En cuanto a sus capacidades este tipo de buques normalmente presenta las siguientes características:

Movilidad

Tiene una gran autonomía que le permite navegar sin abastecerse, distancias mayores a 15.000 millas, aunque en operación requiere reabastecerse aproximadamente cada 5 días, incluso en el caso de aquéllos con propulsión nuclear, ya que igualmente deben proporcionar combustible y armas a sus aeronaves.

En caso de tener propulsión nuclear, al no emplear espacios para almacenamiento de petróleo, se dispone de mayor capacidad para llevar aeronaves con su armamento y combustible.

Su gran desplazamiento, le impide ser ágil en sus evoluciones; sin embargo, posee un sistema de propulsión de extraordinaria potencia que le confiere una velocidad máxima que normalmente sobrepasa los 30 nudos.

Las condiciones meteorológicas le afectan considerablemente en su movilidad cuando requiere lanzar o recoger aviones, obligándolo en la mayoría de las oportunidades, a navegar proa a barlovento. Si se considera que un portaviones operando debe tener permanentemente aeronaves en el aire, se puede determinar que aproximadamente cada 1 hora y media debe ajustar su rumbo a barlovento, durante unos 20 minutos, siendo acompañado este movimiento por todo su sistema de protección (cortina defensiva).

Poder Ofensivo

Provisto principalmente por su grupo aéreo embarcado, dependerá de la cantidad y tipo de aeronaves que lo compongan y del armamento que éstas puedan portar. En algunas ocasiones, tanto las aeronaves de ala fija cuanto las de ala rotatoria o helicópteros, están dotados de misiles superficie-superficie que otorgan mayor versatilidad a la capacidad operativa del portaaviones.

Capacidad Defensiva

Depende fundamentalmente de sus aeronaves, sin embargo, el buque es dotado normalmente de baterías antiaéreas (misiles o artillería), y de 2 ó 4 sistemas de defensa puntual para incrementar su capacidad de protección antimisil.

Por el alto costo de estas unidades y de sus aeronaves, normalmente son acompañadas de otros buques que complementan su capacidad de defensa, contando con gran número de compartimientos estancos, bajo su línea de flotación. Sin embargo, en las cubiertas y sobre la línea de agua requiere de grandes departamentos que ocupa como hangares.

El reabastecimiento de aeronaves le obliga a transportar y manipular en cubierta considerables cantidades de armamento y combustible, lo cual exige que posea adecuados sistemas contra incendio. Este riesgo aumenta con la posibilidad de accidentes de aeronaves, especialmente durante el aterrizaje, por lo tanto, el sistema de Control de Averías y su empleo, por parte de la dotación debe ser extraordinariamente eficiente.

Mando y Control



El portaviones es, por naturaleza, el corazón de una fuerza. Sus aeronaves poseen un poder ofensivo enorme y su empleo oportuno y eficaz requiere de una gran cantidad de informaciones. Por las razones anteriores, es el buque que tiene los mejores medios de mando y control.

Su tamaño le permite dedicar grandes áreas a salas de recopilación y presentación de las informaciones que recibe de las aeronaves y de sus propios sensores.

Normalmente, en él va embarcado el Oficial que posee el Mando Táctico de la Fuerza (O.C.T.), ya que el adecuado cumplimiento de su rol le exige contar con la mejor información disponible y con buenos equipos de comunicaciones, elementos indispensables, también, para la conducción táctica de la fuerza de ataque de la que el portaaviones normalmente constituye la principal unidad ofensiva y defensiva.

FRAGATA



Es la unidad de combate de superficie que ha ido reemplazando al destructor, en la mayoría de las principales marinas del mundo. Su desplazamiento varía entre los 2.000 y 6.000 toneladas y de 100 a 150 metros de eslora, los diseñadores han logrado incluir en él, sistemas que le permiten combatir contra submarinos, buques de superficie, aeronaves e instalaciones o blancos terrestres. Para ello, los equipos de que dispone normalmente están a la vanguardia del desarrollo tecnológico.

Movilidad

Para cumplir adecuadamente su rol, requiere de un sistema de propulsión ágil que le permita variar rápidamente su andar, logrando, cuando desarrolla su máxima potencia, sobrepasar los 30 nudos. En esta condición, consume una alta cantidad de combustible, lo cual le obliga a reabastecerse cada 3 a 5 días. Cuando navega a velocidad económica, es capaz de franquear distancias superiores a 5.000 millas. Su tamaño le permite navegar en condiciones de mar exigentes.

Poder Ofensivo

En el aspecto antisubmarino, normalmente es el buque mejor capacitado, por cuanto para la detección cuenta con sonares de casco y, en las unidades modernas, con sonar remolcado. Dependiendo de su cubierta de vuelo, también puede transportar helicópteros con sonar de profundidad variable y sonoboyas. Para la destrucción de submarinos, posee torpedos con carrera de rebusca programada y autodirigidos, que pueden ser lanzados desde el buque inmediatamente al agua o transportados por helicópteros para dejarlos caer sobre submarinos.

Para la acción de superficie, está dotado de misiles de largo alcance sobre el horizonte, distancia que puede ser aumentada con misiles portados por helicópteros.

Capacidad Defensiva

Posee un sistema de defensa antiaérea, que incluye desde misiles superficie-aire de mediano alcance, hasta sistemas de defensa puntual antimisil, además de artillería de diversos calibres. Cuenta también con equipos de guerra electrónica, diseñados para engañar y bloquear los equipos detectores y armas enemigas (bloqueadores y chaff), y posee un moderno sistema de compartimentaje y un completo sistema de control de averías. Su diseño comprende hasta 2 sistemas alternativos de operación de sus equipos, que le confieren capacidad de recibir daños y continuar en combate contra buques de superficie utilizando sus misiles o su artillería convencional.

Mando y Control

Está dotado de numerosos sensores y equipos de enlace, pudiendo mantener actualizado el panorama táctico, el control, y conducir una fuerza de superficie y aeronaval moderada.

Aquellas fragatas dotadas de sistemas integrados de combate y mando y control, pueden transportar al O.C.T. y su Estado Mayor, y proporcionarle los medios para su correcto desempeño.

LANCHA MISILERA



Así como el destructor representa a la unidad de combate por excelencia, la lancha misilera es el reflejo de la eficiencia.

Esta eficiencia se debe a que, pese a su pequeño tamaño y reducida dotación, cuando es bien operada es capaz de destruir a cualquier unidad de superficie, por grande y poderosa que sea.

Movilidad

Su pequeño tamaño le permite navegar a altas velocidades y ser muy ágil en sus evoluciones, haciéndola altamente eficaz en aguas restringidas.

Sin embargo, esta misma característica limita su operación bajo malas condiciones de mar y le confiere una autonomía reducida. La distancia franqueable no supera las 3.000 millas, a velocidad económica, y llega escasamente a 1.000 millas cuando navega a más de 30 nudos.

Poder Ofensivo

Su nombre proviene de su armamento principal, los misiles superficie-superficie. Actualmente la mayoría de estas unidades son capaces de transportar hasta 8 misiles, cuyo alcance máximo bordea los 40 kilómetros.

En las últimas guerras, ha quedado comprobado que el impacto de uno de estos misiles es capaz de hundir o dejar absolutamente neutralizado un buque tipo destructor. Como armamento secundario, normalmente están dotadas de dos cañones de tiro rápido, de un calibre no superior a 3 pulgadas (76 milímetros), pudiendo con ello neutralizar buques auxiliares ubicados en las cercanías de costa.

Capacidad Defensiva

Los cañones le brindan cierta protección antiaérea y antimisil, la cual es complementada con ametralladoras de menor calibre.

Para incrementar su supervivencia en combate, disponen de sofisticados sistemas de guerra electrónica cuyas capacidades igualan a las descritas para los destructores. Su tamaño pequeño y alta velocidad, le otorgan protección antisubmarina, estando la mayoría dotadas además, con una pequeña cantidad de bombas de profundidad, que están destinadas a ataques de oportunidad contra submarinos o buques mercantes con un costo mínimo.

Una debilidad importante de estas unidades es su escasa capacidad de soportar daños debido a su poco compartimentaje y baja resistencia estructural. Es suficiente una granada de artillería para causarle daños que la dejen fuera de combate.

Mando y Control

Poseen muy pocos sensores activos, limitados en la mayoría de los casos sólo a un radar, diseñado para cumplir las funciones de navegación, vigilancia aérea, de superficie y traqueo de los contactos. De la misma forma, sus medios de enlace son reducidos, consistiendo normalmente sólo en 2 ó 3 equipos de comunicaciones.

Su reducido espacio interior, le exigen dispositivos de presentación de informaciones de pequeño tamaño y le impiden transportar personal ajeno a su dotación, que puedan desempeñarse como un Estado Mayor.

En definitiva, se puede resumir que sus medios de mando y control han sido concebidos para satisfacer sus necesidades y permitir una coordinación suficiente para el ataque simultáneo de varias unidades similares.

SUBMARINOS



El ser humano, mediante el empleo de su vista y de otros ingenios que ha creado, tales como el radar y los satélites artificiales, es capaz de descubrir prácticamente cualquier objeto que se encuentre en el aire o sobre la superficie del mar. Sin embargo, su inteligencia no le ha permitido todavía lograr una transparencia semejante de los océanos y basta que un objeto desaparezca bajo la superficie del mar para que el hombre se enfrente con dificultades que no le permitan localizarlo nuevamente.

Esta simple realidad hace que existan los submarinos y le confieren una característica que ellos tratarán siempre de aprovechar para obtener un principio de extraordinaria importancia en la guerra: la Sorpresa.

Pese a que externamente todos los submarinos son semejantes, existen dos grupos que difieren notablemente, de acuerdo con el armamento con que han sido dotados. Éstos son los submarinos portadores de misiles de largo alcance y los submarinos de ataque a unidades navales.

SUBMARINOS LANZAMISILES

Estas unidades son parte de las fuerzas de disuasión nuclear de las potencias y sólo cuentan con ellos Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia

y algunas repúblicas de la ex Unión Soviética. Son de gran tamaño, teniendo un desplazamiento que circunda normalmente las 7.000 toneladas cuando se sumergen.

Movilidad

Todos están dotados de un sistema de propulsión nuclear, el cual les permite contar con una enorme cantidad de energía que los capacita para navegar a velocidades sobre 30 nudos, durante largo tiempo. Su principal limitación la constituye la capacidad de la dotación para soportar prolongados períodos en el mar. Estos submarinos son capaces de circunnavegar el globo, sumergidos sin exponer a la superficie parte alguna. Sus limitaciones principales son la profundidad máxima de inmersión, que en los últimos diseños bordea los 1.000 metros, requiriendo para no ser detectado, producir el mínimo de ruido; para ello navegan a una velocidad máxima de 18 nudos.

Poder Ofensivo

Dotados de misiles balísticos, capaces de transportar varias cabezas nucleares, dichos sistemas tienen un alcance máximo de 6.000 millas y cada ojiva tiene un poder destructivo equivalente a 200.000 toneladas de T.N.T.

Los últimos diseños de los Estados Unidos, transportan misiles del tipo crucero, cuyo alcance máximo es de 2.000 millas aproximadamente. Como promedio, cada submarino transporta 20 misiles balísticos, con cinco ojivas nucleares y 12 misiles crucero con una carga nuclear. La carga nuclear promedio es de un megatón, lo cual significa que cada uno es capaz de lanzar, casi simultáneamente, bombas mononucleares equivalentes a 12.000.000 de toneladas de T.N.T. a 2.000 millas de distancia y 100.000.000 de toneladas de T.N.T. a 6.000 millas, sobre 112 blancos diferentes.

Capacidad Defensiva

Están dotados normalmente de 4 tubos lanzatorpedos, mediante los cuales pueden lanzar misiles del tipo superficie-superficie adaptados, este armamento lo usará solamente si es detectado por algún buque de superficie.

Las aeronaves constituyen el principal problema de los submarinos y contra ellas la única defensa que tienen es la evasión. Siendo otra de sus debilidades la casi nula capacidad de soportar daños, prácticamente

cualquier avería en su casco de presión significa su destrucción.

Mando y Control

Estas unidades operan en forma aislada y sus medios de mando y control se limitan a sistemas de comunicaciones de muy baja frecuencia (V.L.F. y E.L.F.) que le permitan mantener el enlace con su mando. Normalmente sólo reciben órdenes e informaciones y para evitar su detección, rara vez efectúan transmisiones.

Contando con sistemas normales de comunicaciones y radar de navegación para las ocasiones en que deben entrar y salir de sus bases, este tipo de submarinos, si bien poseen periscopios, no requiere emplearlos para cumplir su rol.

Todos ellos poseen sistemas de navegación inerciales de alta precisión, para permitir conocer en todo momento su posición y lograr una gran exactitud en el empleo de sus misiles.

SUBMARINOS DE ATAQUE

A diferencia de los anteriores, estos submarinos han sido creados para atacar a otros submarinos y unidades de superficie.

Su tamaño es bastante menor, teniendo la mayoría de ellos un desplazamiento sumergido de unas 2.000 toneladas.

Existen algunos dotados de propulsión nuclear, con características de movilidad semejantes a las ya vistas y otros provistos de propulsión clásica diésel eléctrica.

Las siguientes capacidades y debilidades corresponden en general a submarinos de este último tipo:

Movilidad

El submarino convencional o de propulsión eléctrica tiene una serie de limitaciones en su movilidad, que pueden resumirse en la poca capacidad de almacenamiento de energía para navegar con propulsión eléctrica cuando se encuentra sumergido. Este almacenamiento lo realiza en su banco de baterías.

La tecnología actual lo capacita para navegar aproximadamente una hora a velocidad cercana a

los 20 nudos, debiendo luego proceder a la recarga de sus baterías, empleando sus motores diésel que aspiran el aire (oxígeno) necesario para su funcionamiento a través del snorkel.

Sin embargo, el tránsito habitual lo realiza a una velocidad menor, entre 6 y 8 nudos, recargando baterías cada 8 horas aproximadamente, logrando así, mantener un nivel de carga adecuado para reaccionar ante cualquier situación imprevista.

Su capacidad de víveres, agua y otros elementos de subsistencia, lo capacitan para mantener unos 60 días en la mar, pudiendo franquear distancias de 12.000 millas sin mayores inconvenientes.

Cuando navegan en superficie, los submarinos son poco maniobrables; sin embargo, una vez sumergidos, mejoran notablemente sus condiciones evolutivas.

Poder Ofensivo

El armamento de ataque principal está constituido por torpedos, arma que ha desarrollado importantes avances al incrementarse su velocidad, alcance y profundidad de operación.

Su efectividad es mayor gracias al método de guiado por cable y autoguiado, sistema que permite al submarino dirigirlo inicialmente hasta las cercanías del blanco, momento en el cual el torpedo se autoguía empleando su propio sensor.

Este procedimiento ha disminuido el efecto del inconveniente principal del torpedo: su baja velocidad (40 a 45 nudos), que se traduce en un largo tiempo de trayectoria durante el cual, el blanco puede variar significativamente su ubicación.

Los submarinos son capaces de transportar unos 20 torpedos.

Otra arma, aún en desarrollo, es el misil sub-superficie, arma que se transformará pronto en la más importante de estas unidades. Su método de lanzamiento es similar al torpedo, diferenciándose en que después de navegar una distancia determinada, para evitar que se delate la posición del lanzador, emerge y continúa su trayectoria como misil.

El poder ofensivo de los submarinos, se complementa con su capacidad de sembrar minas, normalmente minas de fondo, las que son impulsadas al exterior del casco a través de sus tubos

lanzatorpedos. Estas armas son diseñadas de tal forma, que dos minas ocupan el lugar de un torpedo.

Capacidad Defensiva

Es muy reducida, limitándose el armamento a torpedos de carrera preprogramada y capacidad de rebusca. Estas armas, una vez que son lanzadas, permanecen en el sector elegido, realizando un recorrido determinado (por ejemplo: círculos) con un sonar pasivo, para luego destruir las unidades que transiten en sus cercanías

Su capacidad para soportar daños es casi nula.

Mando y Control

Sus medios de mando y control son limitados. Ello se debe a que, bajo el agua, el único sensor eficiente es el sonar, equipo que obtiene sólo algunas informaciones de aquellos contactos que se encuentren en el agua.

El submarino desconoce lo que sucede en el aire y nunca tiene la certeza de qué lo rodea en el agua.

Para observar el exterior con el máximo de discreción, tiene dos periscopios, uno llamado de observación, con un diámetro en su extremo superior de aproximadamente 4 pulgadas y otro, de ataque, cuyo diámetro superior es de alrededor de 2 pulgadas.

AERONAVES

Para describir las aeronaves que participan activamente en la Guerra en el Mar, se ha elegido al avión de patrullaje aeromarítimo y al helicóptero embarcado, porque reúnen capacidades muy originales que lo hacen irremplazables en diversas situaciones.

Avión de Patrullaje Aeromarítimo

Este avión puede vigilar extensas áreas de la superficie, buscar submarinos sumergidos, transportar y emplear armamento capaz de destruir unidades de superficie y submarinos; todo esto en una sola misión o vuelo.

Las características siguientes no corresponden a un avión en particular, pero representan lo que normalmente puede hacer una aeronave de exploración aeromarítima, dotada de dos a cuatro motores (turbinas) para su propulsión, operando desde una base terrestre.



Movilidad

Si es comparado con un buque de superficie, su velocidad de desplazamiento es mucho mayor, pero su capacidad de permanencia en el área es muy baja. Es capaz de mantenerse unas horas en vuelo, sin reaprovisionamiento, acudir rápidamente a la zona de operación a unos 350 nudos, y mantenerse patrullando a velocidad de 180 nudos. Pese a ser un avión de gran tamaño, puede volar a baja altura (100 pies) y realizar cerradas evoluciones, apropiadas especialmente para la guerra antisubmarina.

Poder Ofensivo

Pueden llevar unas pocas toneladas de armamento que variarán en cantidad, dependiendo del combustible que requiera en la misión. Este armamento se compone de misiles aire-superficie, para el ataque a buques y torpedos autoguiados para la neutralización de submarinos. En algunos casos se les dota con rockets, con el propósito de atacar blancos de oportunidad, tales como buques mercantes y pesqueros.

Capacidad Defensiva

Poseen muy poca capacidad defensiva. En algunos casos transportan misiles aire-aire para este propósito, pero puede considerarse que sólo algunos equipos de guerra electrónica podrían emplearse para engañar la designación y el armamento enemigo; por otra parte, la posibilidad de permanecer en el aire, a pesar de la falla de uno o más de sus motores o turbinas, dependerá de la cantidad que de éstos posean y del empleo de medios de control alternativos.

Esta debilidad los inhabilita para operar o atravesar zonas donde el enemigo tiene superioridad aérea.

Mando y Control

La mayoría de los equipos que transportan están orientados a este propósito. Sus sensores son capaces de detectar cualquier embarcación sobre la superficie y de obtener contactos de elementos tan pequeños como el periscopio de un submarino. Indudablemente que con malas condiciones meteorológicas esta capacidad decae.

Posee además equipos M.A.E. (Medidas de Apoyo Electrónico) que le permiten detectar y analizar rápidamente cualquier emisión de radar o radio.

Para la guerra antisubmarina emplea sonoboyas de variados tipos, contando además, con detectores de anomalías magnéticas (M.A.D.), quedando capacitado, de esta forma, para conocer el panorama submarino en un área extensa.

En cuanto a comunicaciones, está dotado de equipos que le permiten un enlace en un amplio rango de frecuencias con su base en tierra, con buques y con otras aeronaves.

Todo este conjunto de equipos, le proporcionan la información y los medios necesarios para, por ejemplo, asumir transitoriamente el mando de una Unidad de Tarea, compuesta por varios buques, helicópteros y aviones, para realizar las primeras fases de una acción antisubmarina. También puede asumir el control y guiar aviones de ataque contra buques de superficie, tareas que habitualmente debe realizar.

Helicóptero Embarcado



El helicóptero es parte integrante y fundamental del buque de guerra moderno. Su gran versatilidad lo capacita para realizar una enorme gama de actividades diferentes, participando prácticamente en

todas las acciones que el buque realiza. Su empleo confiere tal ventaja sobre aquel que no dispone de helicóptero, que últimamente, tanto los buques como estas aeronaves, han sido dotadas de equipos especiales, que los capacitan para operar bajo casi cualquier condición de tiempo.

Los modelos usados a bordo poseen, en general, características que les permiten operar desde fragatas y destructores de dimensiones similares.

Movilidad

El helicóptero es el vehículo de mayor agilidad que ha creado el hombre. Puede moverse en cualquier dirección, permanecer estacionario o volar a 140 nudos. Puede posarse en espacios tan pequeños como su tamaño, e incluso puede hacerlo sobre el agua.

Su limitación principal la constituye el peso que puede transportar, el cual siempre repartirá, dependiendo de la misión, entre el combustible y la carga (armas, equipos y pasajeros). En todo caso, rara vez puede volar más de 4 horas sin reabastecerse.

Poder Ofensivo

Como se mencionó, el peso que el helicóptero puede transportar, lo debe compartir entre el combustible y la carga. Esta carga puede ser una enorme variedad de armamento que, dependiendo de la oportunidad, se le instalará en pocos minutos.

Es así como puede ser equipado con armas antisubmarinas (torpedos o cargas de profundidad); misiles o rockers contra unidades de superficie; minas; bombas contra instalaciones terrestres y equipos de guerra electrónica.

Capacidad Defensiva

Es prácticamente nula, tan sólo puede emplear su movilidad para evadir o evitar el impacto de armas.

Normalmente posee dos turbinas, lo que le permite mantenerse en el aire al fallar o recibir daños en una de ellas.

Mando y Control

Su capacidad de mando y control es muy buena, debido a su amplia gama de equipos de comunicaciones y sistemas adecuados de presentación de información.

Capítulo Doce

*“La guerra es tan vieja como el hombre
y morirá con él”, Napoleón.*

LA GUERRA EN EL MAR

LAS TRES DIMENSIONES DE LA GUERRA EN EL MAR

Antiguamente las marinas recorrían la superficie de los mares y combatían sobre éstos sin prestar atención a lo que ocurría sobre sus cabezas o en las profundidades. Los marinos de hoy, ya no se contentan con navegar en la superficie. El campo de acción de las flotas de combate se ha extendido al medio submarino y al espacio aéreo.

Estas tres dimensiones, representan un teatro de operaciones de gran complejidad, debido a que cada dimensión tiene sus propias leyes y características particulares. Las unidades y los misiles se desplazan por dicho teatro a mayor o menor velocidad, permanecen en él por mayor o menor tiempo, pueden ser detectados fácilmente o, por el contrario, pasar inadvertidos para casi todos los medios de detección. Un gran número de elementos entra en juego: buques de superficie, aviones, helicópteros, submarinos, satélites, torpedos, proyectiles, misiles y minas, ondas electromagnéticas y acústicas.

Sin embargo, pese a los cambios que el desarrollo tecnológico ha introducido en la guerra del mar, se ha mantenido el concepto rector de que su fin es alcanzar el Control del Mar, es decir emplear sus aguas en beneficio propio (transporte, explotación de recursos y otros) y negar su empleo por parte del enemigo. Este control es imperfecto y relativo, por cuanto aun cuando un adversario haya logrado la destrucción de las principales fuerzas de superficie de su oponente, éste podrá poseer otros medios de gran potencia ofensiva para continuar disputando ese dominio e intentar proyectar su poder militar sobre el territorio adversario.

La Superficie

Los océanos cubren las tres cuartas partes de la superficie del globo, haciendo del mar un lugar de paso sin márgenes ni fronteras y convirtiendo a los buques en pequeños puntos perdidos en su inmensidad.

La superficie del mar se ocupa principalmente como medio de desplazamiento, pero para recorrerla y combatir en ella, es preciso dominar las técnicas y las prácticas del arte de la navegación, prestando la mayor atención al conocimiento de los factores geográficos e hidrográficos involucrados. Antes de la aparición del radar y el avión, la línea del horizonte limitaba a unas pocas millas la detección de buques. La noche, neblina y lluvias eran obstáculos infranqueables.

Hoy los radares de aeronaves, sensores de escucha de submarinos y los medios de detección de ciertos satélites pueden descubrir, a grandes distancias, la presencia de buques de superficie; sin embargo, el océano sigue siendo inmenso, constituyendo un medio mucho más difícil de vigilar eficazmente que el espacio aéreo que lo cubre.

La superficie de las mareas es un medio cambiante, móvil, complejo, sometido a los caprichos de la meteorología y del clima. Un buque es una plataforma inestable, donde los balances y cabeceos hacen que nada se mantenga fijo.

Se requiere de instrumentos y mecanismos muy complejos para saber con exactitud la dirección del norte y la referencia vertical. Todos los buques, por grandes y modernos que sean, deben adaptarse a la fuerza de los vientos y las olas.

El Mundo Submarino

Impenetrables para el hombre, hasta fines del siglo pasado, las profundidades marinas todavía siguen siendo el dominio más extenso y menos explorado de la tierra. Para los submarinos militares, la profundidad de 1000 metros constituye un verdadero umbral, ya que a mayor inmersión serían aplastados por la presión que sobre ellos ejercería el agua.

En las profundidades oceánicas, las ondas electromagnéticas (radio, radar, rayos infrarrojos y láser), apoyo habitual de los medios de comunicación y de detección, son absorbidos, al igual que la luz, por algunos metros de agua en profundidad.

Como contrapartida, el agua es buena conductora de las vibraciones mecánicas, tales como las ondas sonoras, cuya propagación en un medio acuoso permitirá utilizarlos para la detección submarina.

Las ondas electromagnéticas se propagan casi siempre en línea recta; las acústicas siguen diferentes caminos que varían en función del medio ambiente: profundidad, temperatura y salinidad.

Mientras más progresa el conocimiento sobre el medio marino y la acústica submarina, más conciencia se tiene de la complejidad y dificultad de detectar, clasificar y traquear los objetivos móviles, como los submarinos que ahí navegan.

El Espacio Aéreo

Desde los primeros años de la conquista del aire, algunos marinos comprendieron la importancia de utilizar nuevos ingenios para extender las posibilidades de acción de sus buques en dos dominios: la observación aérea y el ataque a las fuerzas navales enemigas.

Desde esa época, las aeronaves de la Marina han cumplido un creciente número de misiones, hasta llegar a ser hoy día parte integral y casi indispensable de las fuerzas navales modernas.

Sobre el mar, las aeronaves no se ven enfrentadas a las sorpresas del relieve.

Los aviones y los helicópteros vuelan a algunos pocos metros de la superficie, ya que desde el momento que toman altura, son presa fácil de los radares que pueden detectarlos a cientos de millas de distancia.

Radares de detección temprana, radares de control de fuego y dispositivos de autoguiado de los misiles, aprovechan las buenas condiciones de propagación que tienen las ondas electromagnéticas en la atmósfera.

El espacio aéreo es vigilado estrechamente, los aviones civiles no escapan a la vigilancia de los radares de control y a las reglas internacionales de circulación aérea, pero a ras de las olas, las cosas se complican, ya que los radares de detección aérea pierden discriminación y los aviones de combate y los misiles de vuelo rasante tratan de explorar esta particularidad del espacio sin relieve, que es la atmósfera sobre el mar.

GUERRA DE SUPERFICIE



La guerra de superficie incluye todas las operaciones dirigidas a contrarrestar la amenaza de superficie enemiga, empleándose fuerzas tales como buques con cañones y misiles de alcance corto y transhorizonte, lanchas rápidas o misileras, y aeronaves de ala fija o rotatoria.

Los sensores empleados son los radares de alerta temprana, radares tácticos, de navegación y control de fuego, medidas de apoyo electrónico (M.A.E.), medidas de apoyo en comunicaciones (M.A.C.) y el ojo humano, todas operando en sincronismo con las armas y contramedidas electrónicas y mecánicas en uso.

Problemas de la Guerra de Superficie

Las primeras acciones indispensables para batir un blanco de superficie y guiar los misiles hasta él, presentan numerosos problemas para un buque si éste no dispone de medios auxiliares que le cooperen.

Toda unidad de superficie vacilará en utilizar sus radares para detectar al adversario, ya que al actuar así corre el riesgo de ser detectado por las M.A.E.

enemigas, alertándolas con demasiada anticipación. Pero si quiere actuar discretamente, utilizando sólo sus medios pasivos, tendrá que esperar que el adversario cometa una indiscreción.

Para lanzar misiles superficie-superficie de alcance más allá del horizonte del radar, los buques requieren de un avión o helicóptero capaz de detectar, identificar y guiar a los misiles en su fase intermedia, con indicaciones precisas para que trabajen sus autodirectores.



Las distancias de combate entre buques pueden alcanzar cientos de millas, con algunos modelos de misiles, antes de llegar al clásico y siempre vigente combate artillero.

La detección temprana de la amenaza será siempre esencial, ya sea usando M.A.E., M.A.C., inteligencia, unidades avanzadas llamadas “piquetes”, aviones o helicópteros embarcados.

La meteorología es un factor importante a considerar para obtener de ello el máximo beneficio.

Por ejemplo, si dos unidades similares combaten entre sí, la de barlovento tendrá, a lo menos, las siguientes ventajas: sus misiles tendrán mayor alcance y sus radares serán menos influenciados por el llamado retorno de mar, obteniendo así mejor capacidad de detección.

También, el buen uso de la geografía concederá ventajas de importancia, como por ejemplo el ocultamiento, que permitirá obtener la sorpresa y la protección contra el empleo de misiles autoguiados por radar, si es posible permanecer muy cerca de costa.

Desarrollo de una Acción de Superficie.

El desarrollo de toda acción de superficie contempla cinco fases claramente determinadas:

Fase de Preparación

Comprende el reconocimiento e identificación del enemigo, se adopta la formación más adecuada para combatir y las fuerzas acortan distancias. Es un período que normalmente se emplea para recibir inteligencia y prepararse para el combate.

Fase de Aproximación

Comienza al llegar al alcance de las armas del enemigo y finaliza al llegar a distancia de lanzamiento de los misiles o armas propias. Normalmente esta fase se caracteriza por un rápido desplazamiento, con el fin de permanecer un mínimo de tiempo expuesto al ataque enemigo. Si el armamento propio es de mayor o igual alcance que el del enemigo, esta fase se confunde con la anterior.

Fase de Combate

Comprende desde el momento de la adquisición de los sistemas de armas o de quedar bajo el fuego enemigo, hasta el término del combate.

La fase indicada en el párrafo anterior incluye la acción misilera y artillera. Como norma general, a menos que la situación táctica no lo haga aconsejable, luego de finalizada la acción misilera, las unidades cerrarán distancia para comenzar la acción artillera, maniobrando para alcanzar y mantener la distancia más apropiada para combatir.

Fase de Persecución

En esta base se busca complementar la destrucción de los medios adversarios que tratan de romper el contacto y retirarse de la acción.

Fase de Retirada

Comprende las acciones tendientes a suspender la acción de superficie y romper el contacto con la fuerza adversaria.

Las Defensas Antimisiles

En general se conciben dos métodos para defender un buque contra el ataque de misiles:

1. Neutralizar a la plataforma lanzadora enemiga, antes del lanzamiento del arma.
2. Neutralizar el misil antes que llegue al blanco.

Es innegable que la mejor acción siempre será el neutralizar a la plataforma lanzadora enemiga,

recurriendo principalmente a aviones o helicópteros provistos de misiles aire-superficie, o a lanzar primero los misiles superficie-superficie propios.

Para neutralizar el misil se cuenta con dos sistemas: la defensa activa y la defensa antimisil pasiva.

- La defensa antimisil activa es aquella destinada a destruir los misiles atacantes, mediante misiles y cañones con alta rapidez de fuego.

- La defensa pasiva consiste en contramedidas electrónicas y mecánicas, cuya finalidad, más que destruir los proyectiles, es engañar los sistemas de dirección del misil para impedir que éste destruya el blanco.

Es una forma de guerra electrónica que combina interceptores, generadores de interferencia y señuelos para realizar en pocos segundos acciones de autodefensa.

Dentro de las contramedidas electrónicas se cuenta con equipos capaces de producir "jamming" o bloqueo electrónico a radares, radioaltímetros y equipos de comunicaciones.

Como contramedidas mecánicas se emplea el chaff y deceptivos, capaces de producir engaños en la designación (inducir al enemigo al empleo erróneo de sus armas), engaño en la adquisición (evitar que el misil o radar de control de fuego obtenga como blanco el buque) y saturación de áreas (crear grandes blancos mediante el empleo de "chaff", reflectores de radar y helicópteros).

GUERRA ANTIAÉREA



Tiene por misión neutralizar todo ataque que provenga desde el aire, sobre una unidad de superficie o fuerza organizada, tales como aviones

de ataque convencionales, bombarderos y misiles de diversos tipos.

Los medios empleados por las unidades de superficie para contrarrestar la amenaza aérea son aviones de exploración, misiles superficie-aire de corto alcance y contramedidas electrónicas y mecánicas.

Los medios empleados para la detección de la amenaza en guerra antiaérea son las M.A.E., radares, M.A.C. e inteligencia.

Los principales factores que afectan decisivamente a una buena defensa antiaérea son:

1. Detección de la amenaza.
2. Evaluación.
3. Coordinación.
4. Capacidad de Reacción con los sistemas de armas disponibles.

Por otra parte, difícil será comprender los principios de la guerra antiaérea sin antes analizar el desarrollo de una acción típica de aviones contra buques, ya que ello entregará el conocimiento necesario para poder contrarrestar dicha amenaza.

Acerca de esta materia, resulta interesante estudiar los casos de enfrentamiento de aeronaves contra buques, ocurridos en la Segunda Guerra Mundial.

Aviones contra Buques

Organizar un ataque de aviones contra buques no es algo tan simple, como podría pensarse en una primera instancia. Si se considera que el ataque a objetivos fijos presenta arduos problemas técnicos y tácticos a los aviadores, en el mar, las dificultades son más grandes, debido a la movilidad de los buques, a su difícil identificación y a los medios que poseen para su defensa.

Para efectuar un ataque antiaéreo contra buques es preciso pasar por las siguientes etapas:

1. Descubrir o detectar la presencia de buques en el mar, mediante todos los medios disponibles, tales como satélites, aeronaves, buques de superficie.
2. Identificar los objetivos detectados, sin confundirlos con buques mercantes, neutrales o amigos.

3. Transmitir las informaciones a quien dispone de los medios para lanzar el ataque.
4. Preparar los aviones atacantes, seleccionar y embarcar el armamento, dar las instrucciones necesarias para la conducción de la aproximación y el ataque, tiempo durante el cual la aeronave de exploración debe mantener el contacto con el enemigo y estar en condiciones de comunicarse con los aviones atacantes, para guiarlos con exactitud hacia su objetivo, manteniendo, a la vez, la mayor discreción posible para no atraer la atención del adversario.
5. Franquear las defensas del enemigo, evitar sus propios aviones de defensa, misiles antiaéreos, cañones y tácticas evasivas para llegar, por fin, a lanzar sus misiles, cohetes o bombas, lo suficientemente cerca para tener la seguridad de dar en el blanco.

El éxito de un ataque de aviación contra buques de guerra en el mar depende de dos condiciones:

- a. Una exitosa secuencia Detección, Localización, Identificación, Traqueo, Aproximación y Conducción.
- b. Eficacia del ataque propiamente tal, frente a las defensas antiaéreas.

La primera condición implica la existencia de aviones de patrullaje marítimo, aptos para efectuar la vigilancia y traqueo de los buques enemigos, y la conducción final de los aviones de ataque con precisión y seguridad.

Las dotaciones de estos aviones deben conocer perfectamente las características, hábitos, acciones evasivas, empleo de deceptivos y otros medios que posee el enemigo, siendo capaces de avisar al mando, discretamente y sin demora, la posición del blanco.

La segunda condición supone también la existencia de aviones especializados, que cuenten con los medios y armas necesarios para atravesar las defensas del enemigo y destruirlo.

Un avión aislado tiene muy pocas posibilidades de atravesar las defensas modernas. Por eso, los aviones atacantes se agrupan con el objeto de provocar sorpresa, estupor y desbordar los medios de defensa. Aviones de ataque, caza y de interferencia electrónica se esforzarán por llegar hasta el objetivo, apareciendo simultáneamente, a baja altura, desde varios puntos del horizonte.

Principios de la Guerra Antiaérea

En guerra A/A, los blancos aéreos avanzan a velocidades cercanas o superiores a 600 nudos, es decir 10 millas por minuto, esto es un factor primordial a considerar en la reacción, coordinación y rapidez de los hombres y sistemas de armas de los buques.

De lo anterior, se deducen ciertos principios permanentes:

1. Medidas Ofensivas

Las medidas ofensivas proveen la mejor defensa ante un ataque aéreo. Si la amenaza la constituyen aviones basados en tierra o portaaviones, la mejor defensa A/A será neutralizar o destruir al portaaviones o pistas enemigas.

2. Medidas de Decepción

La tarea del enemigo puede ser dificultada mediante la decepción, encubriendo la posición de la fuerza o, por último, la posición de las unidades más importantes dentro de ella (HVV), pero siempre balanceándolo con otros factores tales como:

- Misión de la fuerza, Amenaza submarina, Amenaza de superficie.

- Necesidades de apoyo mutuo, Óptimo uso de los medios, Rápida reacción ante el ataque.

3. Defensa de Profundidad

La efectividad de la defensa antiaérea es acrecentada considerablemente, empleando el principio de defensa en profundidad. Esto puede lograrse estacionando buques piquetes de radar, aviones de alarma temprana o cualquier sistema que provea un aviso adelantado del ataque aéreo. Los factores más importantes que controlan la expansión o concentración de una defensa en profundidad son:

- Comunicaciones

- Alcance de detección, Capacidades de los radares, Alcance de las armas, Equipos M.A.E. y C.M.E.

- Grado y tipo de la amenaza

4. Economía de los medios

Se debe emplear el arma más apropiada en cada caso, evitando así su mal gasto, especialmente cuando se emplean misiles y patrullas aéreas de

combate P.A.C. Siempre será determinante la correcta coordinación para lograr una economía de los medios.

5. Reacción rápida

La reacción rápida es esencial especialmente cuando los aviones enemigos pueden lanzar misiles aire-superficie de gran alcance.

6. Descentralización

Éste es un principio básico de la guerra antiaérea, ya que no podrá existir rapidez si no se adoptan políticas descentralizadoras que permitan tomar las decisiones al más bajo nivel. La acción es detenida sólo mediante la orden de alguien en la secuencia del procedimiento.

7. Conocimiento de la amenaza

Es vital el conocimiento de los medios y poder ofensivo con que cuenta el enemigo, ya que ello condicionará factores tales como el tiempo de reacción, detección, tácticas de ataque y defensa, armas a emplear y una correcta evaluación adelantada de la situación que enfrentará la fuerza durante su desplazamiento.

Áreas de Defensa Antiaérea

El área de defensa antiaérea es aquella que la fuerza mantiene bajo constante vigilancia y dentro de la cual se opone a cualquier amenaza aérea. Su tamaño es normalmente determinado por la disponibilidad de buques, aviones de alarma aérea temprana, aviones interceptores, equipos de comunicaciones, armas y disposición de las fuerzas.

Área de Vigilancia

Es aquélla en la cual se realiza la detección, traqueo e identificación de toda aeronave en vuelo. Su radio depende del alcance de los medios de detección disponibles.

Área de Destrucción

Lugar donde se planea destruir o neutralizar la amenaza aérea. Su radio estará condicionado por el alcance de las armas propias. El área de destrucción puede estar dividida en zonas en las cuales se planea usar determinadas armas, como por ejemplo zona de P.A.C. y zona de misiles.

Área Vital

Es la ocupada por las fuerzas propias para la cual se planifica la defensa antiaérea. Está condicionada por el alcance de las armas enemigas, por lo cual se puede dar el caso que ésta sea mayor que el área de destrucción.

GUERRA ANTISUBMARINA



En la concepción de las relaciones entre los Estados, no se concibe un país que viva independiente del resto, sino que más bien, el comercio y la industria entrelazan fronteras y hacen que los países se necesiten entre sí para lograr un progreso real.

La mayor parte de este comercio se realiza empleando las rutas oceánicas y es ahí donde se encuentra una potencial debilidad en la vida y desarrollo económico de los Estados, pues es posible controlar y dominar a otros mediante el ataque a las vías o líneas de comunicaciones marítimas.

El enemigo clásico de estas vías es el submarino y contra esta amenaza se desarrolla la guerra antisubmarina.

Chile es una larga faja costera que se apoya en el mar y éste es su mejor camino de unión, intercambio y transporte, representando para nosotros la amenaza submarina un significado especial y el poder contrarrestarla, un desafío a todo hombre de mar.

La Lucha Antisubmarina

Las acciones antisubmarinas se realizan mediante la operación individual o coordinada de uno o más de los siguientes medios:

1. Aeronaves de ala fija o rotatoria, con armas y sensores de detección y confirmación de contactos.
2. Unidades de superficie con sensores de detección y armas.
3. Submarinos en versión antisubmarina.

Los sensores de lucha A/S se dividen en sensores de detección, como el sonar, radar, sonoboyas, medidas de apoyo electrónico M.A.E., el ojo humano y sensores de localización y confirmación como el Detector de Anomalías Magnéticas M.A.D., y el Detector de Gases de Descarga E.T.I.

A pesar que la selección del sensor a usar depende de varios factores, el sonar es considerado como el mejor medio de detección submarina.

El sonar pasivo tiene la ventaja de permitir la localización de fuentes de ruidos a grandes distancias, entregar la demarcación a ellas y ser discreto; sin embargo, es de pobres resultados para la detección de submarinos muy silenciosos, por parte de buques de superficie.

Los equipos de detección activa pueden detectar objetivos estáticos o en movimiento, aunque sean altamente silenciosos.

Sus principales desventajas son el ser afectados notablemente por las condiciones de propagación del sonido y poder ser escuchados a grandes distancias por sonares pasivos. Normalmente, el submarino, al ser más silencioso, detecta al buque de superficie mucho antes que éste lo detecte a él.

Un complemento de gran importancia es el sonar de profundidad variable V.D.S., cuyo transductor es arriado a diferentes profundidades, tanto por buques como por helicópteros, permitiendo así un aumento en la capacidad de detección submarina.

Las sonoboyas son verdaderos sonares en miniatura, que transmiten la información obtenida mediante un sistema de radio, y se clasifican en pasivas o activas, direccionales u omnidireccionales.

El M.A.D. es un equipo que permite detectar las anomalías que produce un objeto metálico, como el casco de un submarino, en el campo magnético

terrestre; es sólo un medio para confirmar contactos, requiriéndose un medio de detección anterior.

El empleo del resto de los sensores, por no actuar en el mismo medio que el submarino, es sólo sistemas de oportunidad, quedando limitada su eficiencia al propio accionar del submarino.

El método de rebusca y ataque más efectivo en la actualidad en la guerra A/S está basado en la acción coordinada del binomio avión/helo-buque.

Ventajas y Limitaciones de los Submarinos

El submarino es arma eminentemente ofensiva, cuyas características propias le permiten operar sumergido por largos períodos de tiempo, gracias a lo cual obtiene considerables ventajas tales como:

1. Gran poder ofensivo de sus sistemas de armas, que son capaces de destruir unidades de alto valor (H.V.U.).
2. Autosuficiencia para operación independiente, sin apoyo externo durante largo tiempo.
3. Permanencia en el área de operaciones, especialmente en aquellas áreas dominadas por el enemigo.
4. Invisibilidad, característica que le permite actuar por sorpresa.
5. Costo operacional bajo, comparado con las unidades de superficie.
6. Capacidad de neutralizar al adversario por el gran esfuerzo naval y aéreo que éste debe realizar ante su presencia.
7. Iniciativa; normalmente es el submarino quien decide cuándo, dónde y a quién atacar.

Principales desventajas:

1. Lentitud de desplazamiento, producto de la limitada capacidad de almacenamiento de energía, lo cual restringe su velocidad a un máximo de 22 nudos, por un periodo no mayor de 1 hora.
2. Poca capacidad para recibir inteligencia, debido a la necesidad de mantener el máximo de

discreción, y para soportar daños, debido a su débil compartimentaje.

3. Requiere de un panorama de superficie actualizado, respecto de los contactos de interés, con el fin de posicionarse en tiempo y espacio para el empleo de su armamento, siendo necesario contar con aeronaves de exploración cuando está alejado de la fuerza propia.

Los Submarinos de Ataque

Para mantener la discreción y lograr la sorpresa, estas unidades operan sin la cooperación de otras unidades, siendo preferible dejarlas en libertad de acción en los sectores que se les ha asignado, como por ejemplo; puntos focales, cercanías de puerto y pasos estrechos, incluso en alta mar, en áreas de patrulla.

El éxito de los ataques contra unidades de superficie es siempre difícil, en especial contra un enemigo preparado, y con los medios y armas suficientes como para oponérsele.

Para llevar a cabo una acción ofensiva, todo submarino está obligado a recorrer inevitablemente las sucesivas fases del encuentro: Detección inicial del blanco, Aproximación, Traqueo, Identificación, Presentación para el ataque, Ajuste de las armas, Ataque y Alejamiento; presentándose en cada etapa de este proceso, problemas particulares que resolver, posibilidades de fracaso y riesgos que enfrentar.

Muchas veces el submarino logra conservar la discreción hasta que el primer torpedo hace blanco, pero en este acto revela su presencia, debiendo hacer frente a la reacción de las fuerzas antisubmarinas del enemigo.

Tipos de Operaciones Antisubmarinas

Para evitar que el enemigo haga un uso eficaz de sus submarinos, es necesario mantener y lograr una gran coordinación en la ejecución de las variadas operaciones que se pueden desarrollar.

Esta coordinación sirve, además, para mantener una presión efectiva en todas las fases de las actividades del submarino y, a la vez, lograr el máximo de eficiencia en cada tarea individual que cumplan las fuerzas antisubmarinas comprometidas en una acción táctica.

Los tipos de operaciones que los buques y aeronaves pueden realizar contra los submarinos en la mar caen dentro de dos categorías: ofensivas y de protección.

1. Operaciones Ofensivas

Consisten en la efectiva rebusca, detección y destrucción de los submarinos en el mar abierto y donde su presencia es esperada, incluyendo el bloqueo de los submarinos en sus puertos, patrullas de área en el mar abierto, por rutas de probable navegación de submarinos, barrido de submarinos en canales o pasos estrechos y zonas costeras.

2. Operaciones Defensivas

Son aquéllas dispuestas alrededor de un objetivo móvil, diseñado específicamente para la protección de fuerzas de tarea, convoyes o buques independientes, siendo su principal objetivo evitar que reciban ataques de submarinos enemigos.

Lo ideal es realizar operaciones ofensivas, tomando con ello la iniciativa y manteniendo el control sobre un gran espacio oceánico; sin embargo, normalmente ésta es impracticable, debido al excesivo requerimiento de material y personal involucrado. La alternativa más aconsejable, entonces, es la adecuada y eficiente operación defensiva.

GUERRA DE MINAS

La mina marina, artefacto compuesto por una carga explosiva y un mecanismo de detonación fondeado con la intención de hundir o dañar buques, submarinos y paralizar el tráfico marítimo en una zona determinada, ha tenido importante papel a través de la historia en la guerra naval. Representa una amenaza mayor para las fuerzas navales y tráfico comercial.

Como otras formas de Guerra Naval, la guerra de minas da lugar a una incesante competencia: ingenieros y operadores rivalizan para idear sistemas cada vez más "inteligentes", defensas, contradefensas y dispositivos indetectables o casi imposible de neutralizar.

Al igual que el torpedo, la mina marina daña el buque en su obra viva. Los buques mercantes rara vez sobreviven a una explosión submarina y aun cuando

los de guerra la resisten mejor, gracias a su solidez y al compartimentaje estanco de su construcción, también para ellos las averías causadas por las minas son siempre graves o definitivas.

Las primeras minas, las de orinque, sumergidas a media agua, hacen explosión al contacto directo con el blanco.

Las minas de fondo son más modernas. Poseen espoletas que se activan a distancia por la influencia que produce un buque al alterar el campo magnético terrestre, por la presión del agua durante su desplazamiento, o por el ruido que producen sus hélices y maquinarias.

Mientras las minas de orinque son relativamente fáciles de neutralizar, ya que basta con cortar el cable que las retiene al fondo y luego destruirlas una vez en la superficie, las minas de fondo son mucho más sofisticadas.

Para hacerlas detonar, los buques especialmente diseñados para esta acción, deben remolcar sistemas que emiten las influencias que producen los buques, con el objeto de “engañar” las espoletas. Es aquí donde interviene la astucia de los fabricantes, creando sistemas que dificulten la labor de barrido.

El desarrollo tecnológico actual permite imaginar una cantidad ilimitada de dispositivos de disparo que hacen aún más difícil la eliminación de minas. Es por ello que hoy existe una marcada tendencia a la “caza de minas”, que consiste en una acuciosa rebusca de artefactos ubicados en el fondo del mar y su posterior destrucción, en caso de tratarse de una mina.

OPERACIONES ANFIBIAS



Desde la antigüedad, el mar ha servido como vía de invasión contra los países costeros, mediante la

cual las tropas transportadas por vía marítima, se establecen en territorio enemigo.

Las operaciones anfibias rara vez se efectúan sin la oposición del adversario, el cual reacciona ya sea contra los buques y aeronaves venidos desde el mar, o sobre las tropas que tratan de establecerse en el litoral.

Debido a lo anterior, ellas se encuentran entre las más complejas de las acciones militares, exigiendo un gran trabajo de planificación y organización estratégica, táctica y logística, aspectos en los que hay que organizar un conjunto de medios muy diversos, ejecutando con éxito el asalto, superando los problemas de apoyo de fuego naval, de apoyos mutuos y coordinación frente a la reacción del enemigo.

En el campo logístico, es necesario establecer los planes de embarco de tropas y materiales, de modo que los diversos requerimientos sean satisfechos oportunamente en los lugares deseados, debiendo existir una excelente coordinación entre las unidades navales y las tropas de desembarco.

Por otra parte, a pesar de las cualidades de los equipos y materiales modernos, son pocos los lugares que se presentan para los asaltos anfibios, debiendo analizarse con especial atención el lugar elegido para el desembarco, tipo de costa, marejada, perfil del fondo y obstáculos naturales.

La geografía y meteorología imponen restricciones severas que limitan las posibilidades de invasión a partir del mar.

Los Medios Involucrados

Una operación anfibia requiere la utilización de numerosos medios en sus diferentes fases:

1. Preparación

Se debe contar con unidades de superficie y áreas capaces de efectuar un “ablandamiento” de las defensas enemigas, en forma preliminar al desembarco, mediante el bombardeo de la costa adversaria. Su apoyo logístico se orienta a la adquisición de vehículos, materiales, munición y combustibles, los que deben ser transportados por buques de apoyo logístico, y desembarcados por barcasas y helicópteros.

2. Protección

Seguridad de las unidades participantes en el desembarco mediante una clara superioridad aérea y naval en el área del objetivo.

3. Desembarco

En una primera ola de asalto, desembarcan tropas, principalmente de Infantería de Marina y eventualmente de Ejército, por medio de barcasas o embarcaciones apropiadas.

En una segunda ola se desembarcan tanques y vehículos, y posteriormente el resto del material requerido para consolidar la posición y continuar el avance. Para conquistar una cabeza de playa sobre un territorio enemigo y mantener esa posición, a pesar de los ataques del adversario, es preciso contar, en lo posible, con el efecto de la sorpresa y en todo caso con una indiscutible superioridad local, especialmente aérea.

La Reacción desde Tierra

La historia muestra dos clases de reacción contra la amenaza de invasión desde el mar: aquella que recurre a las fortificaciones y a los medios terrestres para oponerse a las tropas invasoras, ya sea en la línea del litoral o bien un poco más en profundidad

después que han desembarcado, y la reacción basada en medios navales y aéreos para destruir al enemigo en alta mar, impedirle que se acerque a las costas o cortar sus líneas de comunicaciones después que han desembarcado.

La primera reacción es característica de las estrategias militares terrestres. La segunda es propia de las naciones marítimas, como el caso de Inglaterra, que siempre ha confiado su defensa territorial a la Armada Real.

La importancia de la superioridad aérea en la guerra moderna representa un importante factor en ambos tipos de reacciones, pero la práctica ha demostrado que toda potencia continental, que siente la amenaza de ser invadida, no puede contentarse con el repliegue sobre su territorio para garantizar su defensa, siendo prioritario contar con fuerzas navales móviles, capaces de recorrer las extensiones marítimas, manifestando su presencia y tomando la iniciativa en el campo táctico.

Sin duda, la mejor forma de asegurar la protección de las costas es una combinación de medios que impidan al enemigo el uso del mar para aproximarse y medios terrestres que impidan un desembarco si llegara a realizarse.



*“El cielo sólo concede la victoria
a los que se han preparado en la paz”,
Almirante Heihachiro Togo.*

EL HOMBRE DE MAR EMBARCADO



LOS HOMBRES Y SU BUQUE

La eficacia de una Marina de Guerra tiene dos pilares fundamentales: sus hombres y sus buques. Los buques representan una herramienta cuya eficacia depende fundamentalmente de las manos que la manejan.

Un excelente buque con una mala dotación no tiene posibilidades de sobrevivir en un combate, aun más, probablemente en tiempo de paz sea conducido a su autodestrucción, ya sea varado en alguna roca, debido a un incendio o explosión a bordo, o simplemente amarrado a un muelle por imposibilidad de moverse.

La situación inversa no es semejante; una excelente dotación en un vetusto buque, se esforzará por reparar sus defectos, reemplazará aquellos sistemas ya obsoletos, se entrenará en la pronta reparación de sus múltiples fallas y averías para, finalmente, cuando llegue el combate, lograr extraerle la máxima eficiencia.

Al comparar estos dos aspectos, es fácil destacar que los buques, como objetos inanimados, están sujetos a la voluntad y capacidad de los hombres. Ellos son los que le transmiten el valor, la inteligencia, astucia, agresividad, en fin, todas aquellas virtudes que transforman un montón de fierros en una formidable máquina de guerra, con espíritu y personalidad propia. Es por esa razón que el hombre

de mar es el elemento más valioso que posee una Marina de Guerra.

El Oficial embarcado tiene dos tareas que realizar: preparar a su personal para el combate y mantener el material en el mejor estado de operatividad posible.

Como Oficial de División, velará por su personal, como Oficial de Cargo, responderá por el material que la Patria le ha confiado. Como Oficial de Guardia, será responsable de la seguridad de la Unidad y del empleo oportuno y eficaz del armamento, es decir, del correcto empleo del material por parte de los hombres de su guardia.

EL OFICIAL DE DIVISIÓN

En un buque, la División es la unidad básica de organización de personas, designando los Comandantes a los de mayor antigüedad como Oficiales de División, quienes ejercen autoridad y mando militar sobre el personal a sus órdenes.

Estas funciones son siempre desempeñadas por un Oficial, aun cuando sea el único en la unidad, en cuyo caso, podrá contar con un Suboficial o Sargento que se denominará Ayudante de División.

El Oficial de División debe preocuparse especialmente de su personal, instruyéndolo en los asuntos militares, morales, marinos y profesionales, como asimismo en el conocimiento de sus deberes

para con la Patria y la Institución, fomentando el espíritu de cuerpo, instruyéndolo en las medidas de higiene y aseo personal, ayudándolo a resolver sus problemas personales y familiares y cooperando con todo su esfuerzo e inteligencia para hacer de ellos, hombres sanos de alma y cuerpo, así como también, profesionales aptos para desempeñar la misión que les corresponde en la Armada.

Por sobre todas las cosas, el Oficial de División es guía, líder, consejero y supervisor, dependiendo de su capacidad de mando, liderazgo y gestión, el cumplimiento de la misión de modo integral.

Además de ser accesible, debe encontrar el tiempo para ejercitar diariamente y en forma casi constante, una acción directa y establecer un contacto personal con sus hombres.

Debe estar en total conocimiento de las tareas, trabajos y capacidades de su personal, es directamente responsable de que un trabajo se ejecute correctamente y ser claro en sus instrucciones.

La forma en que ejecute su trabajo, en que transmita las órdenes de sus superiores, su entusiasmo o falta de él, contribuirá a la cooperación y espíritu de cuerpo del personal de su división. Debiendo esforzarse para lograr el conocimiento del personal de su División y mantener continuo interés por el bienestar de sus subordinados. No es suficiente que las órdenes del Oficial de División parezcan sensatas y necesarias, lo que realmente aumenta o disminuye la motivación del personal es la capacidad de mando que tiene dicho jefe.

Uno de los trabajos más importantes del Oficial de División es el de supervisar el programa de entrenamiento de su personal, entrenamiento que debe ser continuo para lograr y acrecentar el rendimiento y eficiencia del equipo. Las obligaciones y deberes del Oficial de División con su personal pueden resumirse en la siguiente forma:

a. Entrenamiento

Debe dirigir personalmente la instrucción, movimientos y ejercicios militares y marineros del personal que compone su División, siendo parte de su responsabilidad también, el dar especial atención al entrenamiento en deberes divisionales de los Oficiales Subalternos, Suboficiales y personal que está bajo sus órdenes. A todos les debe dar la más completa responsabilidad, constituyendo una buena política que el Oficial de

División consulte a sus Suboficiales más antiguos cuando redacte informes y evalúe la eficiencia del personal a su cargo.

b. Conocimiento de su personal

Debe conocer los nombres y cualidades de cada uno de sus subordinados e imponerse de su capacidad, de su competencia, de su conducta y de su carácter, de sus problemas familiares y personales, todo ello con el fin de asignarlo en los puestos donde su acción produzca el mayor rendimiento para el servicio.

Disciplina del personal

La acción correctiva es una responsabilidad inherente a la función del conductor. No puede eludirse ni ser delegada sin grave perjuicio de las cualidades propias de un buen líder. Utilizar el castigo como arma, es manifestar el fracaso de un conductor, como también eludir la responsabilidad de su aplicación siendo tolerante. La acción correctiva se decide después de una investigación acuciosa, en la cual se han considerado cuidadosamente los hechos pertinentes, la gravedad de la falta y las repercusiones que tendrá en el servicio.

La mala conducción se evidencia en la actitud de los subordinados, que saben que son castigados injusta o antirreglamentariamente por un Oficial joven, que no posee el criterio suficiente para evaluar la situación en forma ecuánime. El Oficial subalterno, cuando se hace cargo de una División, dispone de variados métodos de acción. Estos métodos se pueden encontrar en los campos del elogio y la reprobación.

El elogio o felicitación debe ser público y verdaderamente merecido. Es más eficaz cuando se hace en forma espontánea e inmediatamente después de la ocasión que lo motiva, como es por ejemplo, destacar el desempeño de un hombre después de un arriesgado salvamento o de un excelente desempeño en ejercicios o zafarranchos. Al igual que el elogio, la reprobación o llamado de atención debe ser cuidadosamente considerada y estudiada y no hacerla en un momento de arrebató, debiendo ser efectuada en privado. La represión debe ser acompañada de una explicación y de un consejo para mejorar su comportamiento. Cada individuo debe ser tratado de acuerdo con su personalidad y carácter para que esta llamada de atención sea efectiva. No tema escuchar o aceptar sugerencias; todo buen conductor lo permite.

El Oficial de División debe actuar en la parte disciplinaria, conforme a las atribuciones y procedimientos que le indica el Reglamento de Disciplina de la Armada.

Distribución en zafarranchos y puestos divisionales

Debe distribuir al personal en los puestos de zafarrancho generales de su unidad, teniendo presentes los grados y capacidades de ellos para cubrir dichos puestos.

Asimismo, deberá dividir a su personal en grupos o trozos para cubrir las guardias de mar y puerto, cuidando que las guardias queden bien balanceadas en cuanto al número, rango y calidad del personal.

También asignará al personal a los planes divisionales tales como el de limpieza, mantenimiento y conservación del material divisional. Los planes de los diferentes zafarranchos y los cuadros con la designación de puestos para cumplir con ellos conforman lo que se denomina Lista de Guardia.

Todo lo anterior será de acuerdo con las órdenes y directivas que reciba del Jefe de Departamento respectivo y del Segundo Comandante.

Revista al personal

El Oficial de División debe preocuparse de la correcta tenida militar y del aseo de su personal, pasando revistas periódicas para verificar que cada hombre tenga su equipo reglamentario; semanalmente revisará las camas, comprobando que estén completas, limpias, marcadas y extendidas correctamente sobre sus literas. Asimismo, verificará el orden y limpieza de los roperos de su personal.

También velará porque los enfermos reciban atención médica y los visitará diariamente, vigilando que cumplan con el tratamiento ordenado por el médico. Practicará visitas domiciliarias a su personal, como también se interiorizará del alcance líquido de haberes mensuales, debiendo dedicar todo su esfuerzo para solucionar las deficiencias.

Documentos de la División

La siguiente documentación es responsabilidad del Oficial de División, la cual debe mantenerse al día, siendo el mejor sistema una revisión periódica de tal norma a la persona que le ayude en lo administrativo:

1. Hojas de Vida y Carpetas Personales.

2. Listas de Guardia.
3. Libro de Instrucción y Ejercicios realizados.
4. Libro de Trabajos Diarios.
5. Cuadro Control y Papeletas de Permiso.

Al entregar su División, colocará en manos de su sucesor toda la documentación anterior y le informará de la marcha de la instrucción y nivel de entrenamiento alcanzado, como también de su personal.

EL OFICIAL DE CARGO

Los cargos administrativos en las unidades de la Armada, tienen por finalidad agrupar los materiales afines que en conjunto cumplen una función determinada, con el objeto de facilitar el mantenimiento de su eficiencia, su correcta preservación y condición de uso, y su adecuada administración. Ellos son conferidos por el Comandante a los Oficiales o Suboficiales, esto último en casos especiales y debidamente calificados por el Comandante en Jefe que corresponda.

a. Obligaciones del Oficial de Cargo

- a. Responder al Comandante a través del Jefe de Departamento respectivo, de la eficiencia general de su Cargo, tanto operativa como administrativamente.
- b. Dedicar todo su tiempo y sus esfuerzos a adquirir el máximo de conocimientos en el ramo; nada de lo que se relacione con su Cargo debe serle desconocido.
- c. Adoptar las medidas del caso, para obtener, en todo momento con su personal y material, el mayor rendimiento para la guerra.
- d. Para los efectos de mantención, conservación y empleo de los elementos a su cargo, tendrá a sus órdenes al personal especialista en la respectiva rama.
- e. Los Cargos, según su material e importancia, tendrán uno o más ayudantes del Oficial de Cargo, los cuales podrán no ser especialistas.
- f. Atender y vigilar los trabajos y reparaciones que en tierra o a bordo se efectúen en los elementos del cargo, manteniendo informado de ello al Comandante, Segundo Comandante y Jefe de Departamento.

- g. Cuando se hubieren efectuado reparaciones de cualquier envergadura en el material de su responsabilidad, verificará su correcto y seguro manejo, haciendo funcionar los mecanismos reparados hasta quedar satisfecho de que las reparaciones han sido hechas correctamente.
- h. Antes de zarpar, vigilará el cierre de los compartimientos de su cargo, que según las circunstancias corresponda cerrar, revisará si se ha trincado y preparado para la mar su material, dando cuenta de ello al Segundo Comandante y al Jefe de Departamento.
- i. Es su obligación poner oportunamente en conocimiento del Comandante, a través del conducto regular, cualquier anomalía con relación a su material, pertrechos y personal que se observare o tuviere conocimiento antes de zarpar.
- j. Antes de retirarse a descansar, en la mar, se cerciorará que el material de su cargo se encuentre en condiciones de seguridad y que sus órdenes y disposiciones permanentemente hayan sido cumplidas por su personal.
- k. Con la anticipación necesaria, hará los preparativos para entrar a puerto y estará en condiciones de emplear el material de su cargo, que sea necesario en las maniobras que deban ejecutarse.
- l. Conocerá perfectamente los reglamentos de su servicio e instruirá a su personal sobre ellos, exigiéndoles continua y detalladamente su exacto cumplimiento.
- m. Tendrá la obligación de organizar y mantener al día el Archivo de su Cargo.

Este archivo contendrá: documentos recibidos y enviados, mensajes y guías, reglamentos y publicaciones del servicio de vigencia relacionados con su cargo; textos e instrucciones técnicas; características y datos que sirvan para estudio y referencia; la forma en que se ha llevado la instrucción; reseña de los ejercicios efectuados y experiencias obtenidas; libros y documentos relacionados con la administración del cargo; datos correspondientes sobre el personal y, en general, todo lo que proceda registrarse para que sirva de orientación a quienes le

sucedan. Particularmente importante resulta ser el traspaso de experiencias acumuladas a través del tiempo, en cuanto a la coordinación horizontal que muchas veces agiliza la tramitación y envío de antecedentes, tales como datos de archivo, fotografías, planos y otros documentos.

- n. Tendrá la obligación de cooperar activamente en la preparación y ejecución de los planes de instrucción individual y colectiva del personal, y en la enseñanza práctica del uso del material a su cargo, vigilando que los Oficiales de División se atengan estrictamente a las indicaciones y que la instrucción se haga con absoluta uniformidad.

Para tal efecto se ceñirá a las normas dispuestas por la Dirección Técnica correspondiente.

Entrega y recepción del Cargo

- a. El Oficial que entrega su Cargo deberá proporcionar a su reemplazante, además de los inventarios, libros y documentación oficial, todas las informaciones que sean útiles para su desempeño.
- b. El Oficial que recibe el Cargo inspeccionará, en la forma que estime más conveniente, los elementos que se le entregan, las instrucciones que existan para mejor servicio y los trabajos y reparaciones pendientes.
- c. Terminada la recepción del cargo, se levantarán las actas respectivas, firmadas por los Oficiales que se relevan, Jefes de Departamento, Segundo Comandante y Comandante, dando cumplimiento a las disposiciones vigentes para su redacción y tramitación.

La responsabilidad del Oficial que se recibe, empieza desde el instante en que firma el acta de entrega, aun cuando ésta no haya sido firmada aún por el Interventor.

- d. Al recibirse del Cargo, en un buque que se está armando o reparando en alguna planta de A.S.M.A.R., solicitará de los Jefes de Departamento las informaciones que necesite para imponerse del estado y marcha de los trabajos de su Cargo.
- e. Verificará que las instalaciones en general estén de acuerdo con los planos y que se ejecuten en

ellas las alteraciones o modificaciones aprobadas por la superioridad.

- f. Inspeccionará detenidamente y probará todo el material verificando su buen estado de uso inmediato.
- g. El Oficial de Cargo no podrá dar cumplimiento a una Orden de Transbordo, sin haber previamente entregado su cargo, dejando en orden y al día todos los documentos y libros reglamentarios.
- h. Para la entrega del Cargo en período de permisos o transbordos, el Oficial de Cargo hará el máximo de esfuerzo en traspasarlo personalmente al Oficial que lo releve, lo que evitará una de las principales anormalidades que se producen en la administración de esta importante función del Oficial de Marina, cual es la entrega de un cargo hecha a través de una tercera persona que no poseerá el conocimiento detallado del inventario.

EL OFICIAL DE GUARDIA

La operación de un buque en la mar, su seguridad en puerto, así como la seguridad de las unidades y reparticiones de tierra y el desarrollo general de las funciones de la Armada, exigen una actividad de guardias y servicios con obligaciones precisas a cumplir por cada uno de los elementos que la reglamentación del Servicio de Guarnición dispone.

a. Disposiciones Generales Sobre Guardias

El objeto de la guardia es dar a la unidad la oportunidad de pasar de una condición de alistamiento menor a una de alistamiento total, para evitar que sea sorprendida indefensa, averiada o destruida.

No se puede establecer una regla definida con respecto al sistema de guardias que debe emplearse. La organización más apropiada según el tipo de unidad y dotación asignada, será aquella que brinda una mayor eficiencia del personal en el cumplimiento de sus funciones.

El Oficial más antiguo de cada guardia se denominará Jefe de la Guardia y será responsable ante el Segundo Comandante por la organización, equipamiento, entrenamiento y funcionamiento de ella.

En la mar, el mando de la guardia apostada corresponde a un Oficial que será reconocido con el título Jefe de la Guardia.

Éste se apostará normalmente en la Central de Informaciones de Combate, pudiendo trasladarse al puente, según sea el grado de alistamiento que se esté cubriendo, la maniobra que se esté realizando o la zona en que se esté navegando.

Durante operaciones en la mar y según el grado de alistamiento que se ordene por la situación que se viva, el control táctico del buque podrá ser llevado desde la C.I.C., por el Comandante o Jefe de la Guardia. En estos casos, el buque será controlado desde la C.I.C., pero seguirá siendo gobernado desde el puente y el Comandante o Jefe de la Guardia darán las instrucciones pertinentes al Oficial de Guardia de Puente.

El Oficial de Guardia de Puente tendrá autoridad para intervenir inmediatamente si recibe alguna instrucción que lleve o pueda llevar al buque a una situación de peligro.

Además, deberá informar cualquier circunstancia que pueda no ser apreciada desde la C.I.C., y estará siempre listo a tomar cualquier acción que sea necesaria. Si el Comandante decidiera en circunstancias excepcionales, gobernar el buque directamente de la C.I.C., el Oficial de Guardia de Puente será responsable de informarle en caso de crearse una situación potencialmente peligrosa.

En puerto, el mando de la guardia apostada corresponde a un Oficial que será reconocido con el título de Oficial de Guardia. En los estados mayores, bases navales o unidades mayores, la guardia estará subordinada al Jefe de Servicio, Oficial del grado de Capitán de Corbeta o Fragata.

El Jefe de Servicio, Jefe de la Guardia u Oficial de Guardia, según corresponda, será responsable de la dirección del régimen interno y seguridad de la unidad.

Los Oficiales Subalternos, bajo la autoridad del Jefe de la Guardia u Oficial de Guardia, serán distribuidos para desempeñarse en los diferentes puestos de guardia, en el puente, cubierta, centrales, entrepuentes y departamentos de máquinas, de acuerdo con el tipo de unidad y sus respectivos planes internos.

Asimismo, en la mar, los Oficiales Subalternos podrán ser distribuidos en puestos de Oficiales de

Guardia de Puente, de CIC, de Guerra Electrónica, de Guerra A/S, de Telecomunicaciones, de Armamento Antiaéreo, de Control Aéreo de Superficie, de Control de Averías, de Propulsión, de Electricista, de Abastecimiento y de otros.

Como norma general, los buques navegarán a dos o cuatro guardias, dependiendo de lo que disponga el Comandante, con relación a la situación que se viva. Navegando a dos guardias, el rol será de 12:00 a 16:00; 16:00 a 20:00; 20:00 a 02:00; 02:00 a 08:00 y 08:00 a 12:00. Cuando se navegue a cuatro guardias, los horarios anteriores serán secuencialmente cubiertos por todos los colores de guardias.

Sin perjuicio de lo anterior y durante la guardia, se podrá ordenar el relevo de los timoneles, vigías, operadores de pantallas, operadores de M.A.E. y otros que se estime conveniente por períodos menores. Ello, en atención a que estos puestos requieren de una concentración especial para proporcionar seguridad en su desempeño y la experiencia indica que la concentración se pierde en períodos muy largos.

La guardia de puerto será de 24 horas y se relevará a las 12.00, excepto los días sábados, domingos y festivos que se hará a las 10.00. Normalmente la guardia de centinela será de 2 horas, pero en tiempo muy frío o muy caluroso, el Oficial de Guardia podrá disponer que sea de 1 hora.

El Oficial de Guardia se retirará a descansar a las 00.00 horas, para presentarse nuevamente a su puesto a las 07.00 y continuar en éste hasta la hora del relevo de guardia.

Deberes y obligaciones de los Oficiales de Guardia

Las responsabilidades y atribuciones que a continuación se detallan, han sido establecidas para los Oficiales de Guardia a bordo, tanto en puerto como en la mar. Para las reparticiones terrestres deberán interpretarse y mantenerse como guía.

Disposiciones comunes

El Oficial que entra de guardia deberá encontrarse listo para relevar en el lugar que corresponda, con diez minutos de anticipación, por lo menos, a la hora fijada para el relevo.

El Oficial que entrega la guardia debe comunicar a su relevo toda información útil para su desempeño. El Oficial que recibe deberá requerir toda información que estime necesaria.

Las resoluciones que deba tomar el Oficial de Guardia deben estar acordes con las órdenes y disposiciones del Comandante o Segundo Comandante. El buen criterio, doctrina común e iniciativa que deben guiarlo en el desempeño de su guardia, le señalarán siempre la oportunidad y conveniencia de adoptar resoluciones positivas y justificadas.

Excusar su inacción o pasividad por falta de órdenes constituye una conducta negligente e inaceptable en el actuar profesional de todo Oficial de Guardia, tanto en situación de paz como de guerra, a bordo o en tierra. Cuando no haya Jefe de Servicio en la unidad o repartición, el Oficial de Guardia será responsable ante el Comandante de:

- El empleo oportuno y eficaz del armamento.
- La vigilancia exterior.
- La prevención de accidentes.
- El acucioso desempeño de vigías, vigilantes y centinelas.

El Oficial de Guardia deberá asegurarse que las medidas de seguridad establecidas en las OPI y planes del buque sean cumplidas, con el fin de mantener la seguridad del personal que realice operaciones como trabajos por alto y al costado, maniobras en la arboladura, empavesado, buceo, manipulación de explosivos y faenas de combustible y munición. También debe cerciorarse que se tomen las medidas de seguridad apropiadas, cuando el buque esté operando con helicópteros, o cuando otros helicópteros operen en la cercanía.

El Oficial de Guardia exigirá también que se adopten las precauciones especiales que correspondan cuando el personal trabaje en doble fondo, estanques u otros sitios similares en el buque, o en lugares confinados y carentes de ventilación. Además, verificará el adecuado uso de implementos de protección, tales como guantes, cascos y lentes de seguridad.

Durante la noche, dispondrá rondas ocasionales de su Ayudante de Guardia, con el fin de supervigilar el desarrollo de las actividades internas y de la guardia dispuesta durante la oscuridad y que

cada parte del buque sea vigilada para ver que no haya irregularidades o cualquier signo de fuego o inundación.

También cuidará que las luces reglamentarias se mantengan encendidas con su perfecta luminosidad entre el ocaso o el orto del sol, verificando el oscurecimiento externo de la Unidad.

Mantendrá especial vigilancia con las comunicaciones y señales del buque jefe y la de otros buques y estaciones terrestres. En navegación, si el Comandante no está presente, adoptará todas las medidas para dar cumplimiento sin tardanza a las órdenes transmitidas por el buque insignia.

Cumplirá todas las disposiciones del Ceremonial; conocerá en detalle los zafarranchos por guardia con el fin de poder dirigirlos con habilidades en cualquier momento; cuidará especialmente que el vestir, ya sea de uniforme o de civil de los Oficiales y personal franco, sea moderado y respetuoso; no permitirá que de buque a buque o a muelle, ni de embarcación a embarcación, se den gritos, ni se hagan manifestaciones impropias y vigilará la limpieza del buque y su aspecto marineró. El Oficial de Guardia tendrá facultad para castigar o arrestar preventivamente a cualquiera que cometa una falta o delito.

Es el responsable de ordenar y controlar la correcta condición del estado de alistamiento del material, especialmente lo referente a la integridad estanca.

Oficial de Guardia en Puerto

El Oficial de Guardia, en puerto, vestirá la tenida del día e irá con armamento colocado, o tiros según esté dispuesto, y llevará invariablemente prismáticos de reglamento.

Al recibirse de la guardia y siempre que sea posible, recorrerá todo el buque en compañía del Oficial que le entrega, o en su defecto, dispondrá que lo haga uno de sus Oficiales Subordinados. Como norma debe imponerse además del estado y condiciones de alistamiento del armamento, del parte diario y de la forma como está fondeado y amarrado el buque. También debe saber las maniobras a efectuarse, situación de las embarcaciones, trabajos o ejercicios pendientes o en ejecución, tenida del día, órdenes, consignas y de todas las demás medidas que convenga estar en conocimiento para su mejor desempeño.

El Oficial de Guardia es responsable de informar al Comandante:

- Todos los movimientos o actividades generales del régimen diario, salvo que dicha autoridad disponga lo contrario.
- La llegada de Comandantes de otras unidades, autoridades o funcionarios con derecho a honores que debe recibir en el portalón.
- Cualquier novedad de importancia que ocurra en la bahía, tales como garreo de otro buque, embarcaciones en situación de peligro, incendio, desorden o tumulto a bordo de naves mercantes.
- Todas las señales generales o las que haga el buque jefe que conciernen al buque.
- Las maniobras o movimientos extraordinarios de los buques o embarcaciones de la Escuadra.
- Todo acontecimiento importante a bordo tales como mal tiempo, garreo del buque, falla de las amarras, incidentes y siniestros, cualquier maniobra de anclas y vía de agua, así como cualquier peligro directo e indirecto del buque, de sus embarcaciones o de su personal.
- Cualquier siniestro o accidente visible o cercano incluyendo aquellos que ocurran en otros buques o en tierra.
- La entrada o salida de buques de guerra nacionales o extranjeros.
- Los saludos de cañón que se efectúan en la bahía.
- La pasada por el costado de embarcaciones que enarbolan insignias de mayor rango que la del Comandante.
- El movimiento de embarcaciones propias, en malas condiciones de tiempo o en radas peligrosas.
- Cada vez que haya que mover las hélices para probar las máquinas motrices.
- El Oficial de Guardia también será responsable de: Recibir y despedir en el portalón a todos los Oficiales de las Fuerzas Armadas y Carabineros.

- En igual forma lo hará con todos los Oficiales extranjeros y con aquellos funcionarios a los cuales proceda rendir honores de acuerdo con el Ceremonial.
- Preocuparse especialmente de la tenida marinera de las embarcaciones en servicio, y del aseo y comportamiento general de sus dotaciones como asimismo del empleo de ropa de abrigo o de agua según las condiciones meteorológicas.
- Cuando sea posible, autorizar la pesca en el castillo u otro lugar que autorice el Segundo Comandante sin que afecte al régimen, presentación y limpieza del buque.
- Pasar revista de tenida y de aseo al personal antes de salir franco o con permiso, y vigilará su embarco en embarcaciones menores.
- Hacer cumplir, en puerto, las normas internacionales para la eliminación de agua contaminada y desperdicios, con el fin de mantener limpios los costados y las aguas próximas.
- Velar que a una hora adecuada, los desperdicios se depositarán en tierra para ser retirados o serán botados al mar a una distancia prudente de la costa, mediante embarcaciones.
- Probar el rancho antes de ser repartido.
- En aquellas unidades en que no se cubre el puesto de Jefe de Servicio, el Oficial de Guardia pasará la ronda general, con las formalidades establecidas. De acuerdo al régimen diario, después de la Lista de Coyes o cuando se disponga, tocará zafarrancho de incendio, colisión, auxilio al exterior u otro, revistando al personal en sus puestos.
- Después de cerciorarse que todos conocen sus obligaciones y funciones, terminado el zafarrancho, verificar, que todo quede en el más perfecto orden y listo para su uso inmediato.
- Velar cuando corresponda, por la uniformidad en la colocación de las camas en los nervios, en forma tal que el aspecto exterior sea ordenado simétrico y trincadas para evitar la caída de prendas al mar.
- Prestar auxilio inmediatamente en el caso de que un buque en la bahía, de cualquier naturaleza y bandera, necesitare auxilio por incendio, varada u otras emergencias. También enviará elementos y personas a tierra ante algún siniestro o la necesidad de fuerza armada.
- Dirigir personalmente toda maniobra que por su naturaleza no proceda confiar a sus subordinados. En consecuencia, deberá concurrir a faenas de anclas y espías, de izamiento de embarcaciones y cargas o descargas de elementos pesados.
- Con mal tiempo, extremar las precauciones. En primer lugar, instalará guardias de cadenas, ecosonda, y radar para establecer si el buque garrea; simultáneamente, situará al buque constantemente y observará enfilaciones a puntos de la costa.
- Mantener atención permanente con los instrumentos meteorológicos, llevando un registro de éstos con el fin de apreciar la tendencia. Reforzará y vigilará las amarras mediante rondas periódicas sobre ellas.
- Cuando el buque esté atracado en puertos con gran amplitud de marea, estar atento a cobrar o lazcar espías a fin de evitar accidentes.
- Informar al Comandante durante los fines de semana en el puerto base, de los mensajes urgentes recibidos, en particular de los que tengan relación con malas condiciones de tiempo atmosférico o emergencias de orden interno en la jurisdicción naval.
- Consultar al Oficial Ejecutivo más antiguo que hubiere a bordo y ordenará cerrar el portalón y alistar máquinas motrices, si el mal tiempo arrecia en forma que signifique un peligro para la seguridad del buque.
- Establecer condición "Yate" bajo la línea de agua en buques de superficie o "Bote" en submarinos, avisando el estado del tiempo al Oficial Ejecutivo más antiguo e informando, asimismo, de todo lo obrado al Comandante.
- Si no estuvieran a bordo el Comandante o el Segundo Comandante, si no hubiera Oficial de Servicio y Oficial Ejecutivo más antiguo en el buque y la situación le indica que debe cambiar de fondeadero o zarpar, lo hará asumiendo desde ese momento las atribuciones absolutas del Comandante. En caso de encontrarse a

bordo un Oficial Ejecutivo más antiguo, el mando lo asumirá este Oficial.

- Ante el riesgo de mareas anormales o maremotos, hacer alistar el cabrestante y estar listo para arriar cadena y fondear otra ancla, ordenando alistar las máquinas motrices y estableciendo las condiciones de estanqueidad ya descritas.

Oficial de Guardia en la Mar

El Oficial de Guardia en la mar, calificado para desempeñar estas funciones mediante el curso correspondiente, asumirá las funciones del Comandante en el gobierno del buque, cuando éste lo disponga o se encuentre ausente del puente. En emergencias, adoptará el curso de acción más adecuado para repeler un ataque o salvar el buque de un desastre. En ambos casos, sólo el conocimiento profesional cabal y el entrenamiento más acabado, asegurará que se adopte la acción correcta.

Todos los deberes y las responsabilidades del Oficial de Guardia, en la mar, permanecen con él, donde sea que esté el Comandante, a menos que sea relevado de todos o uno de ellos por orden específica del Comandante. El método normal de transferencia de la responsabilidad para el manejo del buque será usar la frase normal "grado y apellido tiene el control del buque".

En toda situación, el personal de guardia debe saber exactamente y en todo momento quién tiene el control del buque.

Pondrá especial cuidado que queden registradas en los bitácoras todas las comunicaciones y señales, las situaciones, los cambios de rumbo, andar y formaciones, las evoluciones y demás acaecimientos de la guardia, expresando las razones con el objeto de facilitar la reconstrucción de los hechos si llegara a necesitarse.

El Oficial de Guardia, aunque no es directamente responsable de la derrota general del buque, deberá tener conciencia clara y conocimiento cabal de la situación de la nave, en cualquier instante, siendo el primero en prevenir y evitar cualquier peligro.

Debe llevar exactamente el rumbo y el andar ordenados por el Comandante, y verificar con esmero la influencia del viento y mar reinante, así como comparar frecuentemente los compases.

Podrá alterar el andar y el rumbo del buque sólo para mantener el estacionamiento de la formación,

cumplir con el plan de gobierno evasivo en vigencia, tomar acción, como esté dispuesto, al obtenerse contacto con el enemigo y para evitar un peligro inmediato.

En cualquiera otra ocasión, esperará órdenes del Comandante o Jefe de la Guardia, antes de alterar el andar o rumbo.

Navegando en formación, conservará con todo cuidado el estacionamiento asignado al buque. Si no pudiera mantenerlo, dará cuenta inmediatamente al Comandante. Debe controlar permanentemente la posición relativa de otras unidades para evitar accidentes. Debe entregar su guardia con el buque, en su puesto y en la formación.

El Oficial de Guardia en la mar, dará cuenta personalmente al Comandante, cuando éste se encuentre en el puente, de los siguientes acaecimientos o novedades:

- Todo cambio notable del tiempo que pueda influir en la derrota o seguridad del buque.
- Cuando comience a aparecer neblina o a cerrarse el horizonte.
- En agrupaciones, todas las señales del buque jefe, cambios de rumbo o andar, salvo en maniobras con la guardia.
- Navegando en formación, cuando el buque no pueda mantener su estacionamiento.
- El avistamiento de tierra, de puntas o marcas importantes, faros, balizas o la proximidad de rompientes o peligros.
- Buques o aeronaves a la vista, en pantalla de radar o detectados por M.A.E., que no pertenezcan a la formación.
- La caída de un hombre al agua o avería en las máquinas principales o en el sistema de gobierno del buque propio o de otro buque de la formación.
- Amago de incendio, emergencia o cualquier peligro para el buque propio o para los que estuvieran a la vista.
- Cualquier novedad que sea de importancia o de interés para el gobierno o seguridad del buque.
- Toda operación de aviones o helicópteros que se desarrolle en las cercanías del buque.

Oficial de Guardia de la C.I.C.

Solamente Oficiales con la antigüedad, preparación y experiencia convenientes, serán designados por el Comandante como Oficiales de Guardia de la CIC. También se cubre este puesto cuando se forman los equipos especiales de Oficiales para navegar por canales.

El Oficial Central de Informaciones de Combate, durante su guardia es responsable de:

- La eficiencia, recopilación y exposición de informaciones de los sensores propios.
- Implementar el manejo y requerimiento de equipos del Jefe de Guardia.
- Proveer aquellos equipos requeridos para asegurar la eficiente conducción de la sala de operaciones y el flujo efectivo de comunicaciones internas y externas.

En buques mayores que porten armas de defensa aérea, o en los cuales se embarquen aeronaves de ala fija, es decir aquellos que se ven envueltos en acciones complejas de guerra antiaérea, los Comandantes designarán un Oficial de experiencia y convenientemente calificado para desempeñarse como Oficial de Guerra Antiaérea, al cual se le delegará autoridad para conducir el combate antiaéreo.

Oficial Ayudante del Oficial de Guardia

El Oficial Ayudante de Oficial de Guardia tiene las siguientes funciones, las cuales deberá cumplir con el máximo de eficiencia:

- Secundará al Oficial de Guardia en el cumplimiento de sus actividades y obligaciones, esmerándose para que ellas se desarrollen en forma normal.
- Atenderá todo lo que se relacione con el cumplimiento del régimen interno, repartir el personal en los diferentes trabajos y materializar el cumplimiento de las órdenes pendientes.
- Atenderá el servicio de portalón de babor o el de la banda contraria en que se encuentre el Oficial de Ronda.
- En aquellos buques en que no se disponga de Oficial de Entrepunte, asumirá las obligaciones de ese servicio.

- El Oficial Ayudante de Guardia debe vigilar que las embarcaciones sean bien amarradas a los tangones y que el personal de guardia en ellas evite que se golpeen y observe la compostura militar. Toda vez que se ordene embarcar la tripulación de embarcaciones, supervisará personalmente la operación desde las proximidades del tangón.
- Debe verificar que la dotación esté completa, vestida con la tenida dispuesta, que la embarcación lleve equipo reglamentario y se encuentre limpia y bien tenida. De igual forma verificará el cumplimiento del Ceremonial Naval.
- Navegando, anotará en el bitácora cada hora las indicaciones de las correderas y de los instrumentos meteorológicos. En puerto, los datos meteorológicos se anotarán cada cuatro horas. Tendrá vigilancia especial sobre la guardia de señales, verificando que el personal esté atento en sus puestos, con el fin de que las señales sean rápidamente interpretadas.
- El Oficial Ayudante del Oficial de Guardia, con su autorización, practicará continuas rondas internas, dándole cuenta de todas las novedades que encuentre, sin perjuicio de arbitrar inmediatamente las medidas de urgencia que fueran necesarias. Debe conocer perfectamente los zafarranchos por guardias, de manera de poder atenderlos y controlar el desempeño del personal.
- Controlará los relevos del personal de gente de mar, formará a la guardia entrante, le pasará revista y ordenará el relevo. Cumplido esto, podrá pedir la venia al Oficial de Guardia para entregar su guardia al Ayudante que se recibe.

El Oficial de Entrepunte

El Oficial de Entrepunte es el ejecutor de las disposiciones que guardan relación, en toda su amplitud con la eficiencia del desarrollo de determinadas actividades del régimen interno, tales como habitabilidad, rancho, limpieza y aseo del personal.

En el desempeño de sus funciones dependerá del Oficial de Guardia, a quien informará del orden, control y estado de limpieza de los entrepuentes, cocina, panadería, cámaras y comedores y de las novedades que encuentre, siendo sus principales obligaciones, las siguientes:

- Asistirá a la distribución diaria de víveres, cerciorándose que la calidad de los artículos sea adecuada y que las cantidades que se entregan, queden debidamente anotadas conforme a lo establecido en el menú.
- Fuera de las horas normales del servicio, recibirá y despachará los víveres y elementos de consumos del buque, según lo disponga el Oficial de Guardia, verificando que estén en buen estado en conformidad con las guías de recepción o despacho correspondientes, todo lo cual deberá anotarse en el bitácora.
- Vigilará el reparto de rancho y hará que el Sargento encargado de los rancheros, los forme, les pase lista, revise su aseo personal y la limpieza de los útiles para la comida y los despache ordenadamente, no permitiendo que concurren anticipadamente o entren sin ser llamados al recinto de la cocina.
- Si durante las horas de rancho hubiere personal ausente por comisiones, hará guardar las raciones correspondientes, preocupándose que se conserven calientes y en buenas condiciones. Ordenará que la comida para los enfermos se deje aparte, para ser retirada oportunamente por el personal de la enfermería o por los designados para este efecto, quienes deben trasladarla en las mejores condiciones de higiene y conservación hasta los lugares donde yacen los enfermos.
- Durante las horas del día, pasará rondas periódicas por los Departamentos y dependencias del personal, vigilando que se mantengan limpios y en orden. Asimismo, dará especial importancia a las rondas en horas de rancho para imponerse del servicio de los rancheros.
- Controlará en forma especial la limpieza, orden y buen funcionamiento de las cocinas, panaderías, cantinas, comedores y reposteros.
- Vigilará el buen orden de los baños y lavatorios para que no haya entorpecimiento, con el objeto que el personal pueda presentarse debidamente aseado a las llamadas.
- Exigirá un aseo esmerado del personal que atiende y manipula los víveres: cocineros, mayordomos, panaderos, cafeteros, rancheros, personal de cantinas y de otros servicios, designados para la ejecución de trabajos de esta naturaleza.
- Controlará la proyección de películas, verificando que sea la dispuesta y en el horario establecido por el Segundo Comandante.
- Cuando se ordene el cierre de algún compartimiento, pañol o dependencia, deberá cerciorarse personalmente que quede establecida la condición de estanqueidad ordenada.
- Cuando se ordene oscurecer el buque, revisará personalmente que las puertas estancas, claraboyas y cubichetes han sido cerrados, no permitiendo el paso de luz al exterior.
- Tomará el parte del personal con arresto o trabajos extraordinarios, distribuyéndolos en trabajo e informando las novedades al Oficial de Guardia.



Capítulo Catorce

*“Quien desee ser un verdadero Jefe,
debe tener ante sí un libro: la Historia de la Guerra”,
Conde Schlieffen.*

EL APOYO TERRESTRE A LAS FUERZAS NAVALES



ESTABLECIMIENTOS TERRESTRES DE APOYO LOGÍSTICO

La Misión primera y primordial de la Armada es obtener la victoria en un conflicto, siendo el buque de guerra el elemento básico que se empleará para lograr ese propósito. Para contribuir a tal logro, las reparticiones terrestres deberán proveer y ejecutar el apoyo logístico que los buques o fuerzas navales requieren, para lo cual dichas instalaciones se agrupan en Bases y Estaciones Navales que dependen del Comandante en Jefe de la Zona Naval o del Comandante del Distrito Naval, cuando corresponda. Estas reparticiones están sujetas a las disposiciones de los Organismos Técnicos de la Armada en cada área de su respectiva responsabilidad. Los organismos que proveen el apoyo logístico son los siguientes:

- Escuelas y Academias
- Centros de Instrucción
- Departamentos de Bienestar
- Establecimientos de Sanidad
- Centros de Abastecimiento
- Arsenales

- Servicios de Reparaciones
- Servicio Religioso

ESCUELAS Y ACADEMIAS

Dependencia y Misión

Las Academias y Escuelas de la Armada, dependen en el aspecto docente de la Dirección de Educación de la Armada y tienen por misión la formación, preparación profesional, moral y física del personal con el propósito de contribuir a su óptimo alistamiento como combatiente, o en funciones de apoyo.

Escuelas Matrices

Las Escuelas Matrices cumplen la tarea de preparar a los civiles ingresados como alumnos para iniciar sus funciones en la Armada, sea en condición de Oficial o Gente de Mar, entregando la Etapa de Formación Matriz. Ellas son la Escuela Naval “Arturo Prat”, cuyos cadetes reciben una formación de cuatro años para desempeñarse como Oficiales de la Armada, y la Escuela de Grumetes “Alejandro Navarrete Cisternas”, cuyos grumetes conformarán al personal de Gente de Mar Naval, personal de Cámara como Mayordomos y Cocineros, y aquel que una vez egresado, integrará el Cuerpo de Infantería de Marina.

Academias

1. La Academia de Guerra Naval provee la instrucción necesaria para capacitar a Oficiales en el desempeño de funciones de Estado Mayor.
2. La Academia Politécnica Naval, como organismo de educación superior, regula los cursos que realizan los Oficiales para capacitarse en el ejercicio del mando del personal y en la operación y mantenimiento de los buques, aviones y materiales de la Armada.

Estos cursos se realizan en los Campus Hyatt y Charles de la Academia Politécnica de la Armada, y Escuelas dependientes técnicamente. Ellas otorgan a sus alumnos la especialización que requieren para su desempeño a bordo y en tierra, comprendiéndose en este concepto el Curso de Guardiamarinas.

Escuela de Especialidades

Las Escuelas de Especialidades dictan los cursos para Oficiales en la Academia Politécnica Naval y preparan al personal de Gente de Mar para desempeñarse en determinadas áreas de una especialidad específica. Tanto los Campus como las Escuelas de Especialidades entregan la Etapa de Especialización.

La Escuela de Submarinos, de Aviación Naval, de Inteligencia y de Maniobras dependen técnicamente de la Academia Politécnica Naval.

CENTROS DE INSTRUCCIÓN

Tienen por misión entregar la instrucción de los ciudadanos que deben cumplir el Servicio Militar, tanto en un nivel básico como intermedio. Los Centros de Instrucción que posee la Armada, son los siguientes:

Centro Naval de Instrucción de Reclutas

Ubicado en la Escuela de Grumetes, realiza la instrucción a los ciudadanos llamados a cumplir el Servicio Militar en la Armada, los cuales son denominados Conscriptos Navales, capacitándolos para desempeñarse como Marineros S.M. En ocasiones, también entrega la instrucción militar y doctrinal básica a personal que es contratado sin el Servicio Militar cumplido.

Centro de Entrenamiento Básico I.M.

Ubicado en el Destacamento "Aldea", realiza la misma tarea que el CENIR con aquellos ciudadanos que cumplen el Servicio Militar en el Cuerpo

de Infantería de Marina, capacitándolos para desempeñarse en sus Unidades.

Este Centro de Instrucción imparte, además, la instrucción de Combatiente Básico Anfíbio a los Cadetes I.M. de la Escuela Naval y a los Grumetes I.M. de la Escuela de Grumetes.

Centro de Instrucción de Buceo Táctico y S.H.O.A.

Tanto en el Comando de Fuerzas Especiales, donde se ubica un Centro de Instrucción de Buceo Táctico, como en el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, funcionan Centros de Instrucción para obtener las subespecialidades propias de cada área: Paracaidistas en el primero, Hidrógrafos, Oceanógrafos y Artes Gráficas en el segundo.

En dichos cursos pueden participar alumnos, tanto nacionales, de la Armada y otras instituciones de la Defensa Nacional, como extranjeros. Sistema que también se aplica en la Escuela de Inteligencia de la Armada.

DIRECCIÓN DE BIENESTAR

Misión

Contribuir en la optimización del rendimiento profesional y la permanencia en la institución del personal de la Armada, fortaleciendo el núcleo familiar y mejorando su calidad de vida, a través de la prestación de asistencias en los ámbitos social, educacional, jurídico, habitacional, recreativo y comercial.

Tareas

Para cumplir su misión, la Dirección de Bienestar que tiene su sede en Las Salinas de Viña del Mar, desarrolla diversas funciones, siendo las principales las siguientes:

1. Asistencia Social, que incluye centros de rehabilitación, casas de salud, sanatorios, salas cunas, guarderías y jardines infantiles.
2. Asistencia Jurídica.
3. Asistencia Económica.
4. Servicio Funerario.
5. Convenios con casas comerciales.
6. Sistema de Ahorro orientado a la adquisición de viviendas.

7. Mantenimiento y Operación de Casas de Huéspedes repartidas a lo largo de las Zonas y Distritos Navales.
8. Proporcionar lugares de distracción y recreación, tales como casinos, camping y balnearios.

Ubicación

Sus tareas las realiza mediante diferentes Departamentos y Delegaciones que agrupan áreas geográficas o tareas específicas, siendo así como existen los siguientes Departamentos de Bienestar Social:

1. Departamento de Bienestar Iquique
2. Delegación de Bienestar Santiago
3. Departamento de Bienestar Valparaíso
4. Departamento de Bienestar Talcahuano
5. Delegación de Bienestar Puerto Montt
6. Departamento de Bienestar Magallanes
7. Delegación de Bienestar Puerto Williams
8. Departamento de Vivienda Propia
9. Departamento de Ahorro Naval

Las Delegaciones son constituidas en aquellos lugares donde existe una Guarnición o núcleo de personal naval de cierta importancia.

ESTABLECIMIENTOS DE SANIDAD Y SANIDAD DENTAL

Dependencia y Misión

Están bajo el control técnico y coordinación de la Dirección de Sanidad de la Armada, la cual planifica y dirige el empleo de los recursos humanos y materiales de Sanidad que la Armada posee, con el propósito de contribuir a lograr la máxima capacitación y eficiencia de su potencial humano.

La labor de la Dirección de Sanidad de la Armada, se extiende al personal de la Armada y a sus familiares, y comprende programas de fomento, prevención y curación de la salud de la población naval, los cuales son ejecutados principalmente en los Hospitales Navales y Centrales Odontológicas. Especial participación tiene esta Dirección en los procesos de selección y acuartelamiento de las nuevas dotaciones que periódicamente ingresan a la Institución.

Hospitales Navales

La misión de los Hospitales Navales es el mantenimiento, fomento, prevención, recuperación y rehabilitación de la salud, del personal en servicio

activo de la Armada y de sus familiares próximos en forma oportuna y eficiente, con el propósito de mantener al más alto nivel físico mental y médico social de sus integrantes.

Los Hospitales Navales extienden estos beneficios al personal en retiro, a los montepiados y sus grupos familiares, y demás personas que la reglamentación contempla, de acuerdo con un determinado orden de precedencia.

Existen hospitales navales en Valparaíso, Talcahuano y Punta Arenas.

Centrales Odontológicas

Su misión es similar a la de los Hospitales Navales, pero orientadas a proporcionar la atención buco-dental preventiva y curativa.

Como complemento indispensable a la función de sanidad, existen policlínicos médicos, clínicas dentales y enfermerías distribuidas en aquellas Unidades, Reparticiones o lugares donde existe una cantidad de personal que así lo aconseje para la atención inmediata y directa del personal naval.

CENTROS DE ABASTECIMIENTO

Misión

Proporcionar el apoyo logístico necesario para satisfacer las necesidades de abastecimiento de los Organismos Directivos, Fuerzas Operativas, Fuerzas de Apoyo Operativo y del Establecimiento Terrestre de la Armada.

Su dependencia es similar a los Arsenales Navales, excepto en el aspecto funcional y técnico que depende de la Dirección de Abastecimiento y Contabilidad

Funciones

Sus tareas y funciones básicas son las siguientes:

- a. Recibir, almacenar y distribuir el material que utilizan las unidades y reparticiones de la Armada para cumplir sus funciones.

Gran parte de los repuestos y elementos de consumo que los equipos electrónicos, eléctricos y mecánicos necesitan, son recibidos en los Centros de Abastecimiento y mantenidos allí hasta que alguna Unidad o Repartición los solicita a través de un procedimiento burocrático establecido. En ese momento el Centro de

Abastecimiento más cercano lo entrega para su oportuno empleo.

- b. Realizar los trámites legales para la importación y exportación de material que es adquirido o vendido en el extranjero.

Esta labor es efectuada por personal con experiencia en las tramitaciones que deben realizarse, lográndose de esta forma una alta expedición en el proceso.

Los Centros de Abastecimiento contemplan en su organización un Laboratorio de Prueba de Materiales y un equipo de Asesores Técnicos, los que en conjunto verifican que el material recibido sea exactamente el solicitado y que cumpla con las especificaciones técnicas contractuales.

También poseen la organización necesaria para eliminar del servicio aquel material no conveniente de seguir en la Armada, ya sea mediante su destrucción, venta o remate, utilizando los llamados centros o paños de excluidos.

Ubicación

En la Armada, existen seis Centros de Abastecimiento, tres de los cuales se encuentran en el área de Valparaíso: los Centros de Cuerpo de Infantería de Marina, de Aviación Naval y de la Base Naval. Los otros centros se encuentran en las bases navales de Iquique, Talcahuano y en Punta Arenas. Dichas Reparticiones son mandadas por un Jefe, estando interconectadas para brindar una oportuna y expedita atención y satisfacción de los requerimientos formulados por las Unidades.

ARSENALES NAVALES

Misión

Mantener, reparar y almacenar en condiciones operativas el armamento, munición, equipos y componentes que requieren atención técnica especializada, con el propósito de contribuir a la efectividad bélica de las fuerzas operativas. Los Arsenales dependen militar y administrativamente del Comandante en Jefe de la Zona Naval respectiva, funcional y técnicamente, del Director de Armamentos de la Armada, y guarnicionalmente, del Comandante de la Guarnición Naval Local que corresponda.

Funciones

Para cumplir su misión los Arsenales realizan las siguientes tareas básicas:

- a. Mantener, reparar, inspeccionar y almacenar armamento, munición y equipos que han sido entregados a su custodia.

Son estas reparticiones las que almacenan montajes de artillería listos para ser emplazados en buques o defensas costeras, minas, torpedos, misiles y la munición de relleno que periódicamente necesitan las Unidades.

- b. Aprovisionar a los buques de armamento, munición, equipos, componentes y accesorios que mantienen almacenados.

Además de la munición consumida que debe ser repuesta, los misiles, torpedos y otros componentes necesitan revisiones periódicas para asegurar su perfecto funcionamiento, tarea realizada por personal especializado, dotado de equipos diseñados exclusivamente para esa función.

- c. Efectuar inspección de ánima al armamento.

Todo el armamento, desde los grandes cañones hasta las pistolas empleadas en labores de seguridad en los accesos a Unidades y Reparticiones, es revisado cada cierto tiempo para certificar que su ánima se encuentra en condiciones de ser empleada en forma segura.

Esta labor también es efectuada por personal especialista de los respectivos Arsenales, quienes concurren a los buques o reparticiones para realizar esta importante labor.

- d. Asesorar al Comandante en Jefe de su Zona o Distrito Naval en el manejo de explosivos y cumplimiento de la Ley de Control de Armas.

Empresas Civiles y Estatales, a menudo necesitan emplear explosivos e incluso armamento para sus labores y funciones de seguridad, cuyo control de empleo es realizado por la Autoridad Fiscalizadora de Armas y Explosivos, la cual es asesorada directamente por los Arsenales, mediante una oficina con personal dedicado especialmente a esta labor.

- e. Realizar investigaciones relacionadas con armas.

Permanentemente, los Arsenales Navales se encuentran realizando investigaciones para permitir incrementar la eficacia de las armas existentes, crear armas nuevas y fabricar, en el país, componentes de difícil obtención o alto costo en el extranjero.

Por evidentes razones de seguridad, no es conveniente dar a conocer labores que se desarrollan, manteniéndose un alto grado de reserva en los trabajos que se ejecutan.

- f. Inspeccionar y reparar las balsas salvavidas. Esta tarea consiste en la revisión anual de todas las Balsas Salvavidas, verificando su estado general y vigencia de todos los elementos de supervivencia que contienen, tales como alimentos, agua, pilas y pirotécnicos.

Ubicación

En cada Zona Naval existe un Arsenal, el cual tiene subarsenales, ubicados en diferentes lugares, obteniéndose de esta forma el más completo apoyo logístico y una mejor seguridad de sus instalaciones y material.

SERVICIOS DE REPARACIONES

Las reparaciones que requieren las Unidades y Reparticiones de la Armada son efectuadas principalmente por A.S.M.A.R., cuya actividad principal es reparar y carenar los buques de la Armada, pudiendo también atender buques nacionales y extranjeros, fabricar y reparar artículos industriales, y construir buques y artefactos navales para la Institución y para terceros.

Legalmente, Astilleros y Maestranzas de la Armada no es una repartición institucional, sino que constituye una persona jurídica de derecho público, de administración autónoma y de patrimonio propio. Es considerado un servicio de utilidad pública y sus terrenos e instalaciones fabriles y administrativas son recintos militares.

La dirección y administración de A.S.M.A.R. y de cada una de sus Plantas, es realizada por Oficiales de la Armada en servicio activo. Además cuenta con un Consejo Superior, encargado de supervigilar sus actividades. Tal consejo está compuesto por:

- Director General de los Servicios.
- Subjefe del Estado Mayor General de la Armada.
- Directores de Ingeniería de Sistemas Navales.
- Director de ASMAR.
- Representantes del Comandante en Jefe de Ejército y Fuerza Aérea.

De esta forma se garantiza que las actividades de la empresa autónoma, nacida en 1960 para atender las necesidades de Construcción Naval del país, sean aquellas que más benefician a la Armada, y no se dupliquen esfuerzos con entidades similares

del Ejército y de la Fuerza Aérea, tales como FAMAE y ENAER.

ASMAR cuenta con tres plantas:

Planta de Valparaíso

Está orientada a cooperar en el mantenimiento preventivo y a realizar reparaciones menores de los buques de la Escuadra y de la Primera Zona Naval. También se fabrican en ella embarcaciones menores, deportivas y de pesca construidas con materiales de fibra de vidrio, las que utilizan unidades IM y de Buzos Tácticos.

Planta de Talcahuano

Es la de mayor importancia. Cuenta con personal, instalaciones y equipos aptos para la fabricación de unidades mayores y para realizar todo tipo de mantenimiento y reparación. En esta Planta se ejecutan la gran mayoría de los trabajos de las Unidades de la Armada, para lo cual se utilizan sus dos diques secos, tres diques flotantes y una grada de construcción.

Planta de Punta Arenas

Está orientada al mantenimiento y reparaciones de las Unidades que operan en aguas de la Tercera Zona Naval. Cuenta con un muelle y varadero.

SERVICIO RELIGIOSO

Misión

Tiene por misión promover la vida moral y espiritual, asesorando al mando militar en la realización humana y vocacional del personal bajo sus órdenes, tanto en lo individual como en lo familiar.

Organización y Funcionamiento

El Servicio posee una jefatura que depende administrativamente de la Dirección General del Personal de la Armada y eclesiásticamente de la Vicaría Castrense. Esta Jefatura dirige los Servicios Religiosos de las Zonas Navales, Escuadra, Cuerpo de Infantería de Marina y Aviación Naval, cada uno de cuyos Servicios cuenta con capellanes que, de acuerdo con su número, son asignados a las Unidades y Reparticiones. Los capellanes pueden ser de Planta, sacerdotes nombrados Oficiales del Servicio Religioso, o Auxiliares, cuando son sacerdotes contratados para estos fines. Los capellanes, además de las funciones inherentes a su sacerdocio, deben estimular las

virtudes militares, infundir el verdadero patriotismo y fomentar la sana vida familiar.

DIRECCIONES GENERALES DE APOYO LOGÍSTICO

Siendo el buque el elemento básico que la Armada emplea para obtener la victoria en un conflicto, a él va dirigido principalmente todo el apoyo logístico que la Institución dispone.

El apoyo terrestre es fundamental, tanto para el personal como para el material de a bordo, siendo posible resumirlo de la siguiente manera:

- a. Las Escuelas Matrices, Academias y Escuelas de Especialidades proveen a las Fuerzas Navales el personal necesario, capacitado íntegramente para realizar cada una de las complejas funciones que un buque requiere en su operación.
- b. Los Centros de Instrucción son un método que utiliza el Servicio Militar Obligatorio para proporcionar igualmente personal de Gente de Mar para dotar las Unidades y Reparticiones, tanto a bordo como principalmente las del Cuerpo de Infantería de Marina y aquellas que proveen el Apoyo Logístico.
- c. El Departamento de Bienestar se preocupa de la solución de aquellos problemas de importancia que puedan presentarse al personal, permitiéndole así una dedicación casi absoluta a su tarea.

- d. Los Establecimientos de Sanidad y Sanidad Dental velan por la salud del personal para lograr su máxima eficacia. También tienen ingerencia en la provisión de material dedicado a la salud, tanto equipos como medicamentos.
- e. Los Centros de Abastecimiento se preocupan fundamentalmente de proveer a los buques los repuestos y consumos, es decir materiales, que su operación y mantenimiento requieren. También prestan apoyo al personal mediante la distribución de vestuario.
- f. Los Arsenales proveen al material de armamento y explosivos, listo para ser empleado a bordo.
- g. Los Servicios de Reparaciones mantienen los sistemas de a bordo que requieren de elementos que no poseen los buques, y proveen la reparación definitiva de fallas o averías sufridas por las Unidades.
- h. El Servicio Religioso promueve la vida moral y espiritual y proporciona asistencia religiosa al personal.

Las áreas de Apoyo Logístico, tanto la relacionada con el Personal, como la relacionada con el Material, son regidas por dos de las Direcciones Superiores que contempla la Orgánica Institucional: la Dirección General del Personal y la Dirección General de los Servicios de la Armada.

EL CUERPO DE INFANTERÍA DE MARINA



HISTORIA

El 17 de marzo de 1817, zarpó de Valparaíso, rumbo a Juan Fernández el bergantín “Aguila”, llevando a su bordo 25 soldados armados provenientes de las fuerzas patriotas, quienes conformaron la primera guarnición de Soldados de Marina. Esta pequeña guarnición, contribuyó en la misión cumplida por este primer buque de guerra chileno, en el rescate de los prisioneros que el gobernador de Chile Marcó del Pont, mantenía desterrados en la isla desde la época de la Reconquista.

Un año más tarde, de los afanes de O’Higgins y Zenteno para formar una Escuadra y dotarla de los medios necesarios, se originó el decreto del 16 de junio de 1818, que en sus partes principales, dispone la creación de una fuerza de infantes de marina compuesta por “hombres de tropa y competentes artilleros de mar, gente que debía disparar fusiles desde las cofas, manejar el machete en los abordajes, y la bayoneta y los cañones en los desembarcos”.

Fue así como la Infantería de Marina inició oficialmente sus pasos en la senda seguida por la Historia Naval de Chile.

Organizados como guarnición de nuestros buques de guerra y conformando partidas de asalto en los abordajes, los “soldados del mar” fueron

progresivamente incrementando sus efectivos y comenzaron a participar en las acciones de guerra cumplidas por los buques que mandaron Blanco y Cochrane. A las órdenes del primero, los infantes del mayor Miller cumplieron una brillante participación durante la captura de la fragata “Reina María Isabel” en Talcahuano. En 1819, aumentada esta fuerza al tamaño de un batallón, el mando de sus infantes fue dado al Teniente Coronel Jaime Charles.

El 4 de agosto de 1866, estos soldados cambiaron su nombre al crearse el Batallón de Artillería de Marina con 800 plazas, unidad que al iniciarse la Guerra del Pacífico, contaba con 404 hombres. El 3 de abril de 1879 se le cambia nuevamente el nombre, para denominarse Regimiento de Artillería de Marina, el cual fue organizado en dos batallones de cuatro compañías, con un total de 840 hombres.

Diversas son las actuaciones de los artilleros de marina durante la guerra del 79, pero, sin duda, la de mayor relevancia es la de la guarnición embarcada en la “Esmeralda”.

Allí se encontraron los soldados Arsenio Canave, Manuel Díaz y Gaspar Cabañales, quien tocó “Al abordaje” hasta que el fuego del enemigo le arrancó la vida, y el cabo Crispín Reyes, que logró obtener sonoros toques de su corneta antes de que su buque se hundiera con el tricolor al tope.

Más tarde, las guarniciones y el regimiento de Artilleros de Marina, continuaron participando en acciones que culminaron con la victoriosa entrada del Ejército Chileno a Lima.

En 1900 y como consecuencia de los problemas surgidos en 1891, el Director General de la Armada propone que la Artillería de Marina se haga cargo de los fuertes; para cuyo efecto sugiere organizar un Regimiento de Marina que atienda los fuertes de Valparaíso y Talcahuano, lo que se concreta en 1903.

En 1907, el Regimiento de Marina era integrado por 1776 hombres, manteniéndose personal destacado en 7 buques de la Escuadra y en los fuertes. En 1938 se dictó el reglamento orgánico del Cuerpo de Defensa de Costa, fijándosele por función actuar como Artillería de Costa e Infantería de Marina.

El 3 de marzo de 1964, en virtud del nuevo Reglamento Orgánico Naval, la denominación de Defensa de Costa cambia por Infantería de Marina, y el Inspector del Cuerpo recibe el título de Comandante General.

MISIÓN Y FUNCIONES BÁSICAS

El Cuerpo de Infantería de Marina es una Fuerza Operativa Tipo, cuya misión consiste en:

“Proporcionar a los Mandos Institucionales, Conjuntos y Combinados que disponga el Comandante de Operaciones Navales o el Comandante en Jefe de la Armada según corresponda, Organizaciones de Tarea de Infantería de Marina anfibias, con el propósito de contribuir a la Proyección del Poder Naval”.

En el cumplimiento de su misión, el Cuerpo IM debe:

- Determinar y desarrollar la organización que requiere para cumplir los roles asignados por la Institución, de acuerdo con las normas, procedimientos y dotaciones reglamentarias establecidos por la Dirección General del Personal.
- Determinar y gestionar la adquisición del equipamiento necesario, para que las unidades del Cuerpo IM puedan cumplir eficientemente su rol.
- Planificar y efectuar el entrenamiento característico, que satisfaga las necesidades de alistamiento operativo que requiera la Institución.

En el área operacional, el Cuerpo de Infantería de Marina debe proporcionar Fuerzas I.M. Anfibias, capaces de enfrentar una crisis, cumplir tareas de orden operativo o integrar fuerzas multinacionales y Fuerzas I.M. de Defensa de Costa, localizadas en las áreas geográficas extremas del territorio, para enfrentar situaciones de crisis o cumplir tareas de orden operativo.

En el plano guarnicional, el Cuerpo I.M. debe proporcionar Unidades de Seguridad Militar, para ser empleadas por los Mandos Operativos y Bandas de Músicos de la Armada.

ORGANIZACIÓN

El mando de la Infantería de Marina es ejercido por un Oficial General I.M., especialista en Estado Mayor, con el título de Comandante General del Cuerpo.

En tiempo de paz, el Comandante General del Cuerpo I.M. conduce a las Unidades I.M. a través de los respectivos Comandantes, ejerciendo el mando militar y el control administrativo, logístico y financiero.

En situación de conflicto, y de requerirse la configuración de la máxima expresión anfibia de la Institución, el Comandante General del Cuerpo I.M. asume el mando de la Brigada I.M.

Dependen del Comandante General las Unidades de Infantería de Marina, los Establecimientos de Apoyo y los Elementos Adicionales del C.I.M.

Elemento de Mando

Para ejecutar su función de mando el Comandante General cuenta con un órgano asesor y de trabajo, a través del cual conduce el Cuerpo I.M. y mantiene las relaciones de mando y de coordinación con los demás organismos de la Armada.

Su organización la integran el Estado Mayor de la Comandancia General y una Jefatura Militar.

El Puesto de Mando está constituido por el Jefe del Estado Mayor y los Departamentos de Personal, Operaciones y Entrenamiento, Logística y Comisaría. Funciones básicas:

- Administrar y controlar los recursos asignados al Cuerpo I.M., desempeñándose como Dirección Técnica del material y equipo de uso exclusivo de tal Cuerpo y del material institucional que se

disponga, elaborando los planes y proyectos de adquisiciones, conforme a las normas establecidas por la Dirección General de los Servicios de la Armada.

- b. Administrar y controlar el proceso financiero del Cuerpo I.M., de acuerdo con la reglamentación y a las normas emanadas por la Dirección General de Finanzas de la Armada.
- c. Analizar y proponer a la Dirección de Educación de la Armada, los Planes de Curso de la Academia Politécnica Naval y del Centro de Entrenamiento Básico I.M. en lo que compete a cursos de infantería de Marina de la Escuela Naval “Arturo Prat” y Escuela de Grumetes “Alejandro Navarrete Cisternas.”.

Fuerza IM Anfibia y Fuerzas IM de Defensa de Costa



Este Cuerpo de elite constituye una parte de las fuerzas de proyección y protección de la Armada de Chile. Estas Fuerzas están en condiciones de responder a los requerimientos de la Nación, en la defensa de su territorio, su soberanía en la protección de sus intereses en cualquier parte del mundo y en la cooperación internacional para la consolidación de la paz. En el ámbito anfibio, su desafío permanente es mantener y desarrollar una Fuerza Expedicionaria lista para operar, de alta flexibilidad, para emplear sus Unidades subordinadas con una respuesta graduada, adaptable a todo tipo de terreno, desde misiones de Paz, maniobras de crisis hasta conflictos de baja y alta intensidad.

La capacidad de proyección del Poder Naval, está constituida por una Brigada Anfibia Expedicionaria, basada en el batallón I.M. “Miller”, ubicado en el centro del país y el batallón I.M. “Aldea”, en el área centro sur del mismo, con sus respectivas Unidades de Apoyo de Combate y Logísticos.

En el ámbito de protección, asigna fuerzas a los mandos operativos del área norte, representada por el Destacamento I.M. N°1 “Lynch”, contribuyendo a la defensa y protección del litoral, junto con las Unidades de Superficie de su área jurisdiccional de la Cuarta Zona Naval, sobre la base de Baterías de Artillería de Costa de 155 mm. En el territorio austral, la constituye el Destacamento I.M. N°4 “Cochrane”, con artillería de Costa de 155 mm. y Unidades de Vigilancia y Control de Aguas Interiores, las que junto con los medios de superficie de la Tercera Zona Naval, integran la exploración y control de los canales y fiordos australes.

Asimismo, el Cuerpo de Infantería de Marina, proporciona Guarniciones I.M. de Orden y Seguridad para las distintas bases navales a lo largo del territorio nacional, y las Bandas de Músicos que contribuyen al desarrollo de ceremonias navales, actividades protocolares y formación básica militar del personal de la Armada de Chile.

Las funciones principales de las Unidades I.M. son:

Entrenar las Unidades Tipo que las integran, para alcanzar el nivel de alistamiento que les corresponde, conforme a la planificación vigente.

Administrar los recursos de personal, material y financieros que se les asignen, para el cumplimiento de las tareas que la planificación anual del Cuerpo I.M. establezca.

Cumplir las tareas guarnicionales y de seguridad institucional, de acuerdo con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes.

ESTABLECIMIENTOS DE APOYO I.M.

Son las organizaciones a través de las cuales, el Cuerpo de Infantería de Marina efectúa la instrucción, entrenamiento básico, capacitación y perfeccionamiento del recurso humano. Estos son:

- Centro de Entrenamiento Básico I.M. Aposentado en el Destacamento I.M. N°3 “Aldea”, depende directamente del Comandante General, a través del Comandante de la Unidad. Su función principal es formar a los Combatientes Básicos Anfibios que integrarán las organizaciones de la Infantería de Marina.
- Unidades Base de Movilización U.B.M. Se encargan de mantener el control, administración y la coordinación para el reentrenamiento de los reservistas I.M. en sus respectivas Zonas Navales.

Para esto siguen las instrucciones contenidas en el Reglamento de Movilización de la Armada y en el Reglamento Orgánico de los Centros de Reservistas y de la Dirección General de Movilización General.

Dependen directamente del Comandante General del Cuerpo I.M., a través de las Unidades I.M. en las cuales estén aposentados y, en lo técnico, dependen de la Dirección General del Personal de la Armada.

Las Unidades Base de Movilización son las siguientes:

- U.B.M. 209 del Destacamento I.M. N°1 "Lynch".
- U.B.M. 208 de la Escuela de Infantería de Marina del "Comandante Jaime Charles".
- U.B.M. 211 del Destacamento I.M. N°3 "Aldea".
- U.B.M. 212 del Destacamento I.M. N°4 "Cochrane".

Campus "Comandante Jaime Charles".

Es la organización responsable de la instrucción y perfeccionamiento de los Oficiales y Gente de Mar I.M. Depende directamente de la Academia Politécnica Naval.

Fuerzas I.M. de Seguridad Militar

Son organizaciones aposentadas en cada Zona Naval, dedicadas a funciones de seguridad de instalaciones, policía militar y custodia de detenidos.

Dependen directamente de las Comandancias en Jefe de las respectivas Zonas Navales, y sus funciones se rigen por el Reglamento "Orgánico para las Guarniciones I.M. Orden y Seguridad de la Armada":

Son Fuerzas I.M. de Seguridad Militar:

- Guarnición I.M. de Seguridad Militar Norte, IV Zona Naval.
- Guarnición I.M., de Seguridad Militar Centro, I Zona Naval. Incluye Sección de Seguridad Isla de Pascua y personal necesario para cubrir la Estación Naval Metropolitana.
- Guarnición I.M., de Seguridad Militar Centro Sur, II Zona Naval. Guarnición I.M., de Seguridad Militar Sur, V Zona Naval.
- Guarnición I.M., de Seguridad Militar Austral, III Zona Naval.

Las siguientes Unidades dependen directamente de los mandos de las organizaciones en donde se encuentran encuadradas:

- Sección I.M., Seguridad y Escolta del Comandante en Jefe de la Armada. Sus funciones están dadas en el Reglamento "Orgánico y de Funcionamiento de la CJA".
- Sección de Guardia del Ministerio de Defensa. Sus funciones están dadas en el Reglamento "Orgánico del M.D.N."

Elementos adicionales

Están constituidos por las Bandas de Músicos y los Oficiales y Gente de Mar I.M. que cumplen funciones de Servicio General, tanto en la Institución como fuera de ella. Las Bandas de Músicos dependen directamente de los mandos de las organizaciones en las cuales están encuadradas, según se indica:

- Bandas de Músicos de las Zonas Navales.
- Banda de Músicos de la Escuadra.
- Banda de Músicos de la Escuela Naval.
- Banda de Músicos del Buque Escuela "Esmeralda"

Las funciones son aquéllas estipuladas en el "Reglamento para las Bandas de la Armada".

ANTECEDENTES RELACIONADOS CON EL PERSONAL IM

Oficiales

Los Oficiales del Cuerpo IM, una vez egresados con el grado de Guardiamarina desde la Escuela Naval, efectúan el Curso de Aplicación para Guardiamarinas IM, el que incluye una etapa en la Academia Politécnica Naval y el viaje de instrucción a bordo del Buque Escuela "Esmeralda".

En el grado de Teniente 2°, se efectúa el Curso de Especialidad para Oficiales I.M. con una duración de dos años y con posterioridad a éste, los Oficiales I.M. pueden optar a las subespecialidades de Artillería, Material de Guerra, Telecomunicaciones, Ingeniería I.M. e Inteligencia Operativa.

También pueden optar a las aptitudes calificadas de Comandos I.M., Paracaidista, Guía de Salto y Empacador.

Al ascender al grado de Capitán de Corbeta, serán seleccionados para ir a cursar a la Academia de Guerra Naval la especialidad de Estado Mayor o para optar a una especialización en Logística o Administración del Personal.

Gente de Mar

Cursan un año común en la Escuela de Grumetes “Alejandro Navarrete Cisternas”. Terminado este curso, los grumetes escogen especialidades IM y técnicas que cursarán en las diferentes escuelas de la Armada, graduándose después de 2 años de estudios

Estas especialidades son:

- Infantería.
- Artillería.

- Mecánica.
- Material de Guerra Ingeniería de Combate.
- Electricidad Electrónica Sanidad.
- Radiotelegrafía.
- Mecánico Artillero Radarista.

Además puede optar a la subespecialidad de Comandos IM, y a las aptitudes calificadas de:

- Paracaidista.
- Guía de Salto.
- Empacador.
- Francotirador Explorador.

Como Sargento Segundo debe efectuar el Curso Técnico Administrativo, y como Sargento Primero, el Curso de Mando.





SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO DE LA ARMADA (SHOA)



INTRODUCCIÓN

El inicio de la labor Hidrográfica.

La condición marítima del país y la creciente necesidad de dar mayor seguridad a la navegación en su extensa costa, constituyó para el gobierno de don Joaquín Prieto Vial y para el entonces Departamento de Marina, una preocupación fundamental; y a pesar de estar en una época de extrema pobreza y de días difíciles para la República, en diciembre de 1834 se envió al bergantín de guerra “Aguiles”, bajo el mando del Capitán de Fragata don Roberto Simpson, a levantar la “Ensenada y desembocadura del Río Bueno”, en la provincia de Valdivia. El 28 de diciembre de dicho año, ejecuta la tarea el Teniente Felipe Solo de Zaldívar, quien efectúa el primer levantamiento hidrográfico realizado por la Armada en aguas jurisdiccionales nacionales.

Precusores y Héroes.

Pasaron cuatro décadas antes de ser oficializada y centralizada la labor hidrográfica en la naciente República. No obstante, la precariedad de los primeros años, no cesó el trabajo de reconocimiento del territorio ignoto; la Marina de Guerra, con exiguos medios, realizó - entre los años 1834 y 1874 - un total de 127 trabajos, entre levantamientos, estudios y exploraciones de la costa de Chile. Es así como en 1867, se efectuaron los primeros levantamientos hidrográficos en las islas oceánicas del Pacífico, específicamente en la bahía San Juan Bautista

(bahía Cumberland) de la isla Juan Fernández, siendo el primer oficial hidrógrafo en levantar esta área, de visionaria proyección geopolítica, el entonces Teniente 2° don Arturo Prat Chacón, a bordo de la cañonera “Covadonga”. Cabe destacar, que éste no es el único aporte a la hidrografía de los gloriosos Héroes de Iquique; en 1875, corresponde la autoría del primer “Manual de Hidrografía Práctica”, al Teniente don Luis Uribe Orrego, texto del cual se nutrieron la mayoría de las generaciones siguientes de jóvenes oficiales.

Fundación del SHOA.

El 1° de mayo de 1874, por Decreto Supremo N° 329, se creó la Oficina Hidrográfica de la Marina Nacional, encargada de dirigir a futuro la publicación de las cartas náuticas del país y de su distribución entre los buques de la Armada y las oficinas marítimas que las necesitaren, constituyéndose en la segunda Oficina Hidrográfica de Sudamérica y la duodécima oficina del mundo. Su decreto de fundación fue firmado por el Presidente de la época, don Federico Errázuriz Zañartu y su Ministro de Marina, don Aníbal Pinto Garmendia. Fue nombrado su primer Director, el insigne hidrógrafo Capitán de Fragata Graduado don Francisco Vidal Gormaz, por sus relevantes condiciones de hidrógrafo, geógrafo, astrónomo y fecundo escritor, quien con el apoyo de un solo escribiente, inició la enorme y compleja tarea de construir cartográficamente el litoral chileno.

Misión.

En conformidad a lo establecido por los decretos y leyes del 30 de julio de 1930, 16 de marzo de 1968 y 6 de marzo de 1969, el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada tiene por misión principal, Proporcionar los elementos técnicos y las informaciones y asistencia técnica destinadas a dar seguridad a la navegación en las vías fluviales y lacustres, aguas interiores, mar territorial y en la alta mar contigua al litoral de Chile.

Del mismo modo, constituye el servicio oficial, técnico y permanente del Estado, en todo lo referido a hidrografía, levantamiento marítimo, fluvial y lacustre, Cartografía Náutica, confección y publicación de cartas de navegación de aguas nacionales, Oceanografía, planificación y coordinación de todas las actividades oceanográficas relacionadas con investigaciones físico-químicas, esto es, mareas y maremotos, geografía náutica, navegación, astronomía, señal horaria oficial y aerofotogrametría aplicada a la carta náutica.

Corresponde también al S.H.O.A., contribuir mediante la investigación, al desarrollo y fomento de otras actividades nacionales e internacionales afines, que sean de interés para el país.

Dependencia.

Por Decreto Supremo (M) 399 del 28 de junio de 2011, el S.H.O.A., pasó a depender, militar y administrativamente, del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en el ejercicio de sus funciones.

ACTIVIDAD HIDROGRÁFICA

Comisiones Hidrográficas.

S.H.O.A. es el organismo oficial del Estado encargado de dar seguridad al espacio marítimo nacional. Para ello, realiza todas las acciones tendientes al conocimiento geográfico del extenso litoral chileno. Parte fundamental de esta labor, son los levantamientos hidrográficos, los cuales, posterior a la planificación en gabinete, permiten adquirir los antecedentes batimétricos para la elaboración de la carta náutica.

En la rigurosidad de un territorio de climas extremos, las comisiones hidrográficas efectúan la etapa fundamental del flujo cartográfico, correspondiente a la adquisición de la data, para lo cual se realizan todas las mediciones necesarias, como apoyo geodésico para el control aerofotogramétrico, levantamiento batimétrico, observaciones de mareas, corrientes y olas.



Esta labor hidrográfica cuenta con el apoyo fundamental del P.S.H. 77 "Cabrales", unidad cuyo instrumental la convierte en la plataforma más moderna de Sudamérica. A bordo se efectúan la mayor parte de las labores hidrográficas del SHOA. Asimismo se dispone de una lancha hidrográfica para efectuar trabajos en aquellas áreas, que por la baja profundidad de las aguas, no pueden ser realizados por el buque.

Proceso Batimétrico.

La información adquirida por el P.S.H. "Cabrales", tiene como objetivo principal la obtención de datos batimétricos para la navegación. No obstante, su utilidad va más allá de eso, ya que por la resolución y calidad alcanzadas, pueden cumplir variadas tareas, como búsqueda de naufragios, análisis de procesos de sedimentación, detección de tuberías y otras estructuras, así como estudios morfológicos, científicos y de riesgo geológico.

Una vez que los datos son capturados en terreno, éstos son procesados y corregidos, realizándose una selección general de sondas y el cáncenas correspondiente. Asimismo, se generan contornos batimétricos y editan las sondas para una óptima visualización. A continuación se crea un archivo que contiene toda la información hidrográfica y la restitución aerofotogramétrica de la costa, a partir del cual se editará la carta náutica correspondiente.

Procesamiento de la Data en gabinete.

En dependencias del S.H.O.A., se procesa y edita la información compilada en terreno, la cual es sometida a exhaustivos controles de calidad. Una vez

procesados los datos, se encuentran en condiciones de ser incorporados a las Cartas Náuticas.

EDICIÓN CARTOGRÁFICA

La carta náutica reúne la información necesaria para permitir una navegación marítima, fluvial y lacustre segura, indicando para ello las profundidades del agua, naturaleza del fondo, altura, configuración y características de la costa, peligros, ayudas a la navegación, entre otros tipos de informaciones de utilidad para el navegante.

Confección de la Carta Náutica.

La edición de la carta náutica del S.H.O.A. es realizada mediante un Sistema de Información Geográfica especializado en su confección. Este sistema cuenta con bibliotecas en líneas y símbolos reconocidos por la O.H.I. (Organización Hidrográfica Internacional).

La data de terreno es procesada en las diferentes secciones técnicas del S.H.O.A. (Batimetría, Geodesia, Fotogrametría) y, posteriormente, es entregada a la sección Cartográfica, quien se encarga de realizar la edición final de la carta, en términos de aplicar los parámetros cartográficos correspondientes, como por ejemplo, escala, proyección, dátum, etc.

Para conformar el tronco o columna vertebral de la carta náutica, se edita y compila la data batimétrica, la data fotogramétrica y se incorporan los elementos de ayudas a la navegación (faros, boyas, balizas). En esta etapa también se incorpora la información relativa a los geógrafos, que están involucrados en el área a cartografiar. Cada uno de estos topónimos es fruto de un exhaustivo estudio que considera el análisis histórico, tanto del tipo de accidente como de la denominación en sí. Finalmente, se incorporan los datos oceanográficos, datos de marea, olas, corriente, etc.

Una vez finalizada la edición cartográfica, la carta náutica es sometida a un riguroso control de calidad, realizándose la edición bajo estándares internacionales de producción de cartografía náutica, orientados a satisfacer el objetivo principal de la carta, que es otorgar seguridad a la navegación.

Reproducción Cartográfica.

Efectuadas todas las instancias de Controles de Calidad de la Carta Náutica, los archivos digitales - denominados originales de reproducción - son enviados al área gráfica del S.H.O.A., donde se procede a la filmación de películas, montaje y retoque; proceso previo

a su insolación y traspaso a la plancha offset. La plancha es montada en una prensa bicolor de gran formato, que permite la reproducción en serie del original.

Asimismo, el Servicio cuenta con toda la infraestructura necesaria para la edición e impresión de sus publicaciones náuticas.

Actualización Cartográfica.

Dado el carácter dinámico del fondo marino, borde costero y estructuras existentes en ellos, la información entregada por la cartografía náutica y sus publicaciones asociadas está sujeta a múltiples variaciones (faros apagados, restos náufragos, etc.)

Mensualmente, los consultores digitales y bases de datos son actualizados hasta el último boletín de "Noticias a los Navegantes". Cuando es requerida la venta de una carta, se procede a la actualización de ella, previo a su despacho. Se verifican cuidadosamente todas las modificaciones que las han afectado, para que una vez verificadas sean corregidas, operación que se realiza a través de un sistema automatizado.

Las cartas y publicaciones náuticas quedan actualizadas a la fecha indicada mediante un timbre, siendo preocupación y responsabilidad del usuario, mantenerlas siempre al día y en condiciones de empleo inmediato.

Cartas Náuticas Electrónicas.

El S.H.O.A., tiene en su línea de producción la elaboración de cartas náuticas electrónicas (C.N.E.). Conforme con la definición dada por la Organización Marítima Internacional (O.M.I.), se considera una Carta Náutica Electrónica "oficial" a aquella que cumple con las especificaciones de producto, definidas por la Organización Hidrográfica Internacional (O.H.I.) para el formato de intercambio de datos S-47. Sus actualizaciones son dadas a conocer a través del boletín de "Noticias a los Navegantes" y quedan disponibles en www.shoa.cl, para ser descargadas por los usuarios.

Publicaciones Náuticas.

Los seis Derroteros de la Costa de Chile, que describen el litoral desde Arica al Territorio Chileno Antártico; la Lista de Faros y las Radioayudas a la Navegación, son algunas de las principales publicaciones editadas por el SHOA, que complementan la información entregada por la carta náutica.

Asimismo, son editadas numerosas publicaciones técnicas y científicas, que cubren el amplio espectro de competencias del Servicio.

AVISOS A LOS NAVEGANTES

El S.H.O.A. informa permanentemente, a través de las Radioestaciones de Telecomunicaciones marítimas de Antofagasta, Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt, Punta Arenas e Isla de Pascua, las novedades de carácter urgente para la seguridad de la navegación, tales como alteraciones o fallas en la señalización marítima, denuncios de nuevos peligros y/o cualquier otra información que sea necesario dar a conocer de inmediato a los buques en la mar.

Radioavisos NAVAREA.

Este servicio de radioavisos náuticos está integrado al “Servicio Mundial de Radioavisos Náuticos”, en el cual a Chile se le ha asignado la responsabilidad de difundir el mensaje de seguridad “NAVAREA”, correspondiente al área XV, que cubre su litoral y la parte del océano Pacífico colindante hasta el meridiano 120° weste, y desde el límite Norte latitud 18° 21' 03" S, hasta el Territorio Antártico Chileno, más un sector adicional de 700 millas más allá de los límites marcatorios del área XV.

Radioavisos para el Tráfico Costero y Aguas Interiores (NURNAV - NAVTEX).

Emite la información sobre peligros en la navegación costera y de aguas interiores (canales), de acuerdo con un horario establecido y es difundido en idioma español (NURNAV) y en inglés (NAVTEX).

El Sistema Nacional e Internacional NAVTEX.

Es un servicio coordinado para la difusión de radioavisos náuticos, a través de emisiones en frecuencia media de 518 KHz. Estos avisos consideran informaciones de búsqueda y salvamento, pronósticos meteorológicos e informaciones de urgencia para buques que naveguen dentro de una jurisdicción de área NAVTEX y alejados hasta 400 millas náuticas de la Radioestación respectiva.

Boletín de Noticias a los Navegantes (difundido en versión impresa y por Internet).

Publicación mensual que contiene todas las informaciones y novedades hidrográficas las cuales han sido previamente analizadas y que luego de esta acción son publicadas para la actualización de cartas y publicaciones náuticas.

HORA OFICIAL DE CHILE

Desde 1966, el S.H.O.A. es el organismo oficial del Estado en la emisión de señales horarias, tanto para uso civil como náutico. Actualmente, cuenta con todos los elementos e instrumentos necesarios para proporcionar una señal horaria de la más rigurosa exactitud, la cual está disponible vía telefónica, Internet y VHF para el tráfico marítimo.

La Hora Oficial de Chile Continental y del Territorio Chileno Antártico corresponde a la del meridiano 60° W (+4) y se adelanta anualmente 60 minutos, desde las 24 horas del segundo sábado del mes de octubre, hasta las 24 horas del segundo sábado del mes de marzo, rigiendo en este lapso, la hora del meridiano 45° W (+3) como hora de verano.

La Hora Oficial de Chile Insular es la correspondiente al meridiano 90° W (+6), y se adelanta en 60 minutos en la misma fecha, conjuntamente con la hora oficial de Chile Continental, rigiendo es este período la hora del meridiano 75° W (+5), manteniendo una diferencia de dos horas con la hora continental.

En forma transitoria, de acuerdo con el Decreto Supremo N° 225, del 27 de febrero de 2012 del Ministerio del Interior, los cambios de hora, a contar del año 2012, se efectuarán el último sábado del mes de abril y el primer sábado del mes de septiembre.

ACTIVIDAD OCEANOGRÁFICA

Medición de corrientes.

Conocer el comportamiento de las corrientes de marea es importante para la navegación, en especial en áreas como los canales y fiordos del sur de Chile. El conocimiento de estas corrientes también reviste un alto grado de importancia en estudios relacionados con contaminación marina, mareas rojas, pesquerías, por mencionar algunas de sus aplicaciones.

Actualmente, el S.H.O.A. cuenta con correntómetros de última generación denominados “A.D.C.P.” (Acoustic Doppler Current Profiler). Los A.D.C.P., son perfiladores acústicos, utilizados para conocer la velocidad y dirección de las corrientes en toda la columna de agua. Su funcionamiento está basado en la emisión y recepción de una señal de sonido en cada uno de sus transductores, de tal manera de establecer la velocidad de la corriente. Una de las modalidades en la que el A.D.C.P., puede ser utilizado para determinar las corrientes, es montarlo

en un catamarán de fibra de vidrio y remolcarlo con una embarcación mayor.

Observación del Nivel del Mar.

Con el paso del tiempo, el equipamiento de las estaciones de mares ha avanzado tecnológicamente, desde mareógrafos inscriptoras de grafito hasta plataformas colectoras de datos con transmisión satelital (D.C.P./Data Collecting Platform). Las D.C.P., de la Red Mareográfica Nacional, son equipamientos funcionales de alta tecnología, de tamaño compacto, ideal para el trabajo y operación en terreno, registran el nivel del mar con un sensor de presión de la columna de agua y además poseen otros sensores como temperatura del agua, temperatura del aire y presión atmosférica. El nivel del mar es registrado en intervalos de dos minutos, y las demás variables, en forma horaria. Esta información es almacenada y enviada a la D.C.P., emitida cada una hora al satélite GOES y, posteriormente, recepcionada en el S.H.O.A..

El S.H.O.A. cuenta con una red de estaciones ambientales, las que se distribuyen entre Arica y Puerto Williams, incluidas 3 insulares y en el Territorio Antártico Chileno.

Aplicaciones y usos de las Estaciones Ambientales. Red Mareográfica Nacional.

Registro del nivel del mar en los principales puestos chilenos, lo cual constituye un dato importante para empresas portuarias, constructoras, etc.

Sistema Nacional de Alarma de Maremotos (SNAM).

Permite monitorear las variaciones del nivel del mar, para identificar la propagación de eventos tsunamigénicos.

Observación de Olas.

Debido a la transmisión de energía, desde el viento a la superficie del océano, ocurren una serie de procesos físicos en el mar, siendo la generación de "olas" uno de los primeros efectos observados. Desde el punto de vista científico, Chile se encuentra en una posición privilegiada para la observación del oleaje. Cabe destacar que nuestra costa presenta una de las climatologías de olas más energéticas del mundo.

Las mediciones de olas las desarrolla el S.H.O.A. desde el año 1878, esta información es compartida hoy en día con otras instituciones estatales, dando

apoyo al desarrollo portuario y costero de Chile. Este Servicio cuenta, en la actualidad, con dos tipos de boyas oceanográficas medidoras de olas: Triaxys y Watchkeeper; con ellas se monitorean las condiciones de la zona norte y la zona centro del país, y en el futuro se instalará en la zona sur, funcionando en forma simultánea en el tiempo, para así obtener la caracterización del oleaje a lo largo de todo el país.

Esta actividad permite realizar: la obtención de series de largo período de información oceanográfica; el estudio de climatología de olas en la costa de Chile y variables oceanográficas, y el soporte de información ambiental para el desarrollo de estudios de ingeniería en el borde costero.

Comité Oceanográfico Nacional (CONA).

El CONA es un organismo público creado en 1971. Su objetivo es coordinar y asesorar a los demás organismos y entidades nacionales dedicadas a la investigación del océano y sus recursos naturales, para el desarrollo, fomento y mantención de programas nacionales en ciencias marinas. Es dirigido por su Presidente, cargo que recae en el Director del S.H.O.A. Está compuesto por instituciones relacionadas con las ciencias del mar, en calidad de miembros permanentes o colaboradores, quienes conforman la Asamblea. La función administrativa recae en la Secretaría Ejecutiva, cuya sede se encuentra en dependencias del S.H.O.A. Para su funcionamiento, el CONA ha constituido un Comité Técnico de Planificación y Programación, diversos comités y Grupos de Trabajo.

Cabe destacar el Comité del Programa C.I.M.A.R., (Cruceros de Investigación Marina en Áreas Remotas), programa de investigación para generar conocimientos en aspectos meteorológicos, oceanográficos y de biodiversidad marina, en la zona de canales y fiordos australes, ubicados en las regiones de Los Lagos, de Aysén y Magallanes, así como en el área insular central. Este programa funciona ininterrumpidamente desde 1995, y ha aportado valiosa información oceanográfica de la zona de estudio.

Centro Nacional de Datos Hidrográficos y Oceanográficos de Chile. (CENDHOC).

La misión asignada a éste Centro es mantener una completa y validada Base de Datos Hidrográficos y Oceanográficos de las áreas de interés nacional, con el propósito de ponerla a disposición de la comunidad nacional e internacional, para fines de investigación y desarrollo de proyectos de interés para el país.

El flujo de datos oceanográficos, a nivel nacional involucra a muchas instituciones (gubernamentales, académicas y privadas), que obtienen los datos de acuerdo con las propias responsabilidades de su competencia. El CENDOHCh interactúa con estas instituciones y les provee de un mecanismo de intercambio de datos e información marina, a la vez, que les entrega productos hidrográficos y oceanográficos elaborados e integrados.

REPRESENTACIÓN DEL SHOA

En virtud de sus atribuciones legales, el SHOA es el representante oficial del Estado de Chile ante numerosos organismos nacionales e internacionales asociados a los ámbitos de su competencia.

Representación ante Organismos Nacionales.

- Dirección de Fronteras y Límites del Estado del Ministerio de RR.EE. (DI.FRO.L).
- Dirección del Medio Ambiente del Ministerio de RR.EE. (DI.M.A.)
- Programa Hidrológico Internacional de UNESCO (P.H.I.)
- Comité Intersectorial para el Fenómeno “El Niño”.
- Comité Nacional para el Cambio Climático.
- Instituto Geográfico Militar.

- Servicio Aerofotogramétrico de la Fuerza Aérea de Chile (F.A.CH).
- Oficina Nacional de Emergencia del Ministerio del Interior (O.N.E.M.I.).
- Instituto Antártico Chileno (INACH).
- Consejo de Investigación Pesquera.
- Comité Interministerial de Modernización de la Gestión Pública. Sistema Nacional de Coordinación de la Información Territorial.

Representación ante Organismos Internacionales:

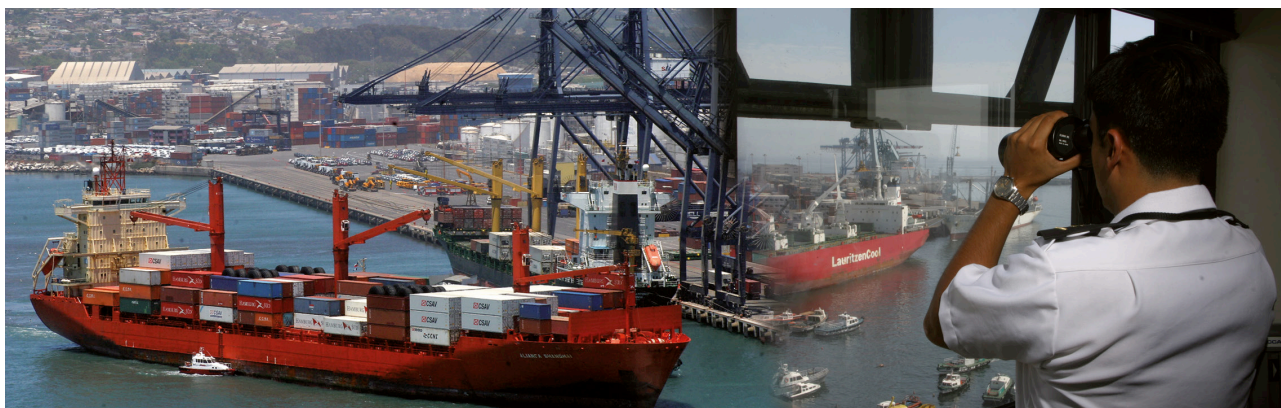
- Organización Hidrográfica Internacional (O.H.I.).
- Comisión Oceanográfica Intergubernamental (C.O.I.).
- Comisión Permanente del Pacífico Sur (C.P.P.S.).
- Instituto Panamericano de Geografía e Historia (I.P.G.H.).
- Comité Científico de Investigación del Océano (S.C.O.R.).
- Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos marinos Antárticos (C.C.M.L.R.).
- Asociación Internacional de Ciencias Físicas del Océano (I.A.P.S.O).
- Sistema Internacional de Rotación de la Tierra (I.E.R.S).



Capítulo Diecisiete

*“Querer que Chile tenga Marina de Guerra propiamente tal, sin que de antemano posea la Mercante, es un imposible”,
Capitán General Bernardo O’Higgins*

LA MARINA MERCANTE NACIONAL



IMPORTANCIA DE LA MARINA MERCANTE

En tiempo de paz, salvo que se presenten complicaciones internacionales que afecten el tráfico marítimo, la importancia de la Marina Mercante Nacional para el país es esencialmente económica.

Como fuente de trabajo, la componente humana y material que tienen las Compañías Navieras, Administradoras de Naves, Agencias, Empresas de Estiba y Desestiba, Maestranzas, Proveedores y otras organizaciones que atienden el negocio naviero, nos da una idea de su importancia para el desarrollo social.

Como productora de divisas, cada año las naves chilenas transportan millones de toneladas de mercaderías de importación y exportación, lo cual produce la entrada de millones de dólares por concepto de fletes, con el consiguiente beneficio económico.

La Marina Mercante permite al país independizarse económicamente, lo que significa no depender de potencias o países ajenos para el transporte por vía marítima de sus importaciones, exportaciones y cabotaje. Es un hecho conocido que, mediante el control de los transportes, se imponen en muchos casos a los países en desarrollo, términos comerciales muchísimo más onerosos que los que resultarían de una libre negociación, en la que el control de transporte no intervenga como el elemento de influencia.

Asimismo, ella posibilita mantener la comunicación y transporte necesario para el desarrollo de regiones apartadas del territorio, inaccesibles por vía terrestre, contribuyendo también al mantenimiento de la soberanía nacional en ellas.

SERVICIOS ATENDIDOS POR LA MARINA MERCANTE NACIONAL

En cuanto a los servicios que atiende la Marina Mercante respecto al cabotaje, nuestra flota comercial atiende a la totalidad del servicio de carga general que se efectúa por vía marítima, el cual llega prácticamente al 100% del total movilizado, en el caso de las regiones situadas al sur de Puerto Montt y los minerales de hierro y caliza para la planta de Huachipato. La totalidad de petróleo y gas licuado producido en el país, y el transporte de combustibles limpios entre las refinerías de Concón y San Vicente y los diversos puertos nacionales, también se efectúa integralmente en naves chilenas; así como el servicio de carga desde y hacia los puertos de Valparaíso, San Antonio y bahía de Concepción.

En cuanto a tráfico exterior, Chile tiene servicios de carga general, contenedores, frigorizada, granel y petróleo, con la mayoría de los países americanos, con los países del Mar del Norte (Inglaterra, Alemania, Francia, Holanda, Bélgica, Suecia) y con los países del Oriente (Japón, Hong Kong, China, Corea). Además mantiene servicios “Tramp”

a cualquier parte del mundo, siendo necesario agregar que las Compañías navieras amplían sus líneas con buques arrendados cuando se producen “peaks” en la exportación de algún tipo de carga (fruta, cemento y otros).

Las empresas armadoras chilenas están agrupadas en la Asociación Nacional de Armadores, que cumple la finalidad de representar en forma conjunta los intereses de la Marina Comercial y a través de ella, los Armadores actúan frente a los organismos del Estado respecto a todos aquellos problemas que dicen relación con la actividad.

Otra asociación gremial es la Cámara Marítima de Chile, establecida en 1943, la que agrupa a armadores chilenos y extranjeros con agentes de naves, teniendo por objeto representar a las empresas en todos aquellos problemas que dicen relación con los puertos.

SUPERVIGILANCIA DEL ESTADO

El Estado ejerce una supervigilancia directa e inmediata sobre esta actividad, en la que podemos advertir un carácter técnico y otro comercial.

La primera, es decir la supervigilancia técnica, la ejerce a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y Mercante Nacional, que tiene a su cargo las siguientes funciones relacionadas con la Marina Mercante:

Supervigilancia Técnica

1. Como administradora de la Convención Internacional de Seguridad de la Navegación y protección de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), controla el cumplimiento de los acuerdos internacionales sobre esta materia, atiende el balizamiento y señalización de las costas y las telecomunicaciones marítimas.
2. Fiscaliza el material de la flota mercante.
3. Vela por el cumplimiento de las leyes y demás reglamentos relacionados con los aspectos técnicos y profesionales de la Marina Mercante Nacional, tanto en su aspecto personal como material.
4. Vela por el cumplimiento de las medidas de policía marítima y seguridad en los puertos, y en las faenas marítimas, fluviales y lacustres.
5. Mantiene el Registro de las Naves Mercantes Chilenas.

6. Controla el mantenimiento del orden y disciplina a bordo, juzgando y sancionando al personal de la Marina Mercante por falta de carácter profesional, al orden o a la seguridad y disciplina.
7. Otorga títulos profesionales y matrícula a todo el personal que trabaja a bordo en las faenas de carga y descarga, fijando la dotación mínima de las naves de la Marina Mercante.
8. Autoriza en forma transitoria, la contratación de personal extranjero, cuando ello resulta indispensable.
9. Tiene a su cargo la movilización de la Marina Mercante y el control de los servicios marítimos al decretarse estados de emergencia.
10. Tiene a cargo la policía marítima, fluvial y lacustre en todo el país.

La formación técnica y profesional de los Oficiales de Puente y Máquinas se efectúa en Universidades, la que cumple la malla curricular OMI, aprobada por D.G.T.M. y M.M.

Supervigilancia Comercial

En el aspecto comercial y operativo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ejerce las siguientes funciones:

- a. En caso de deficiencia de las empresas chilenas, autoriza a naves extranjeras o de la Armada Nacional para efectuar cabotaje; concede las autorizaciones requeridas para actuar como Agente de Naves; autoriza la venta de naves chilenas al extranjero; el fletamiento por tiempo de las mismas y el fletamiento de naves extranjeras por empresas chilenas.
- b. Autoriza el establecimiento de servicios de cabotaje, controlando sus itinerarios y previo informe de la comisión de tarifas y transporte marítimo, regula las tarifas para dichos transportes.
- c. En el servicio exterior, supervigila el cumplimiento del principio de “Reciprocidad”, impartiendo instrucciones al Banco Central y demás dependencias de la Administración Pública; autoriza el establecimiento de servicios itinerarios; otorga el tratamiento de buques de bandera nacional a naves extranjeras, arrendadas por empresas chilenas como complemento de sus flotas; autoriza la

celebración de convenios de transporte entre empresas chilenas y extranjeras y atiende todas las funciones de carácter comercial y operativo, establecidas en la ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional, ley 3.059.

De lo anterior, es fácil concluir la gran importancia que adquiere, en tiempo de guerra, la Marina Mercante, no sólo con el aporte de las unidades, sino también como fuente de Oficiales que forman la Reserva Naval, lo que en países de tradición marítima ha dado resultados valiosos en los momentos de apremio.

LAS COMPAÑÍAS O EMPRESAS NAVIERAS

Se entiende por Armador, la persona o entidad que explota un buque, ya sea éste propio o ajeno. En consecuencia, debe hacerse una distinción entre el dueño o propietario de una nave y el responsable de su explotación.

La evolución de las funciones de la Empresa Naviera ha motivado la creación de las Compañías de Navegación, como resultado del gran aumento del valor de los buques, la especialización del transporte, la necesidad del establecimiento de líneas regulares y la compleja organización que representan estas funciones en la época actual.

En el país, la mayoría de las Compañías de Navegación están constituidas como Sociedades Anónimas, siendo las principales:

- Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV)
- Empresa Marítima del Estado (EMPREMAR)
- Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (INTEROCEÁNICA)
- Sociedad de Navegación Petrolera (SONAP)
- Sociedad Naviera Ultragas Limitada (ULTRAGAS)
- Compañía Naviera Interoceangas (NISA)
- Naviera Chilena del Pacífico (NACHIPA)
- Transmares Naviera Chilena Limitada (TRANSMARES)
- Sociedad Nacional de Oleoductos Limitada (SONACOL)

Existen también compañías no asociadas, destinadas especialmente al tráfico de cabotaje en la zona austral.

Las Empresas Navieras se diferencian de acuerdo con la regularidad de sus líneas, en Liners y Tramps; según el tipo de carga que transportan, en petroleros, gaseros, cargas general, contenedores, frutas y congelados.

Las empresas que explotan los negocios de transportes marítimos en general, para obtener los servicios regulares de carga y pasajeros, poseen una flota de naves y elementos propios y fletan naves cuando las necesidades de tráfico lo exigen, nombran agentes en todos los puertos de recalada e incluso establecen sucursales en los de mayor importancia.

Efectúan la contratación de los fletes y pasajeros directamente o por intermedio de sus agentes y mantienen una amplia organización administrativa que tripula, aprovisiona, equipa y prepara las naves

Las empresas dedicadas a la explotación de buques transporte tienen una reducida organización, valiéndose de corredores de fletes para la contratación de la carga y de sus representantes en los diferentes puertos de recalada, para la mayoría de las funciones administrativas.

ADMINISTRACIÓN DE NAVES (SHIPMANAGEMENT)

Esta actividad surgió, a nivel mundial a partir de 1970, debido a la recesión que afectó al mercado naviero.

En esa oportunidad, armadores británicos, alemanes y escandinavos, alarmados por los elevados costos de administración, la baja de los fletes y la creciente competencia, decidieron vender la experiencia de sus áreas armatoriales a armadores más pequeños, con el objeto de obtener economías de escala de su flota.

Así formaron las primeras compañías de "Shipmanagement", que tenían por función administrar naves propias de la compañía y naves de terceros.

El mecanismo para la formación de una empresa de navegación, dependerá del volumen y especialización de las actividades marítimas que se pretenden abarcar, su organización estará dirigida a poner en práctica los objetivos preconcebidos, dotándolos de los elementos necesarios para obtener las metas fijadas y su administración deberá contemplar, tanto la dirección como el control de la marcha de los negocios.

En abril de 1981 nace “Southern Shipmanagement Limitada”, la primera administradora de naves establecida en Chile y Sudamérica.

El Shipmanagement es la función de operar armatorialmente una nave, lo cual implica responsabilizarse por la administración de los recursos humanos y materiales de un buque. Sus áreas son:

- a. Selección, reclutamiento y contratación de Oficiales y Tripulantes para las naves. Comprende también la capacitación permanente y el bienestar de los Oficiales y Tripulantes.
- b. Compra de víveres, consumos, repuestos y lubricantes.
- c. Mantener la nave dentro de las normas que exige su respectiva Sociedad de Clasificación y cumplir las exigencias del registro que aseguren a los Armadores un transporte confiable a todo el mundo.
- d. Efectuar las reparaciones necesarias de la nave y mantener la maquinaria en condiciones de eficiencias y navegabilidad, incluyendo las reparaciones de carena.
- e.- Proveer al dueño información computarizada de gastos e informes operacionales, así como contratar los seguros necesarios para la nave.

Las ventajas que originan el empleo de compañías administradoras son:

- Aprovechamiento de las economías de escala que obtienen las compañías al abastecer y reparar gran número de naves, generando descuentos que son traspasados al armador, y primas de seguros más bajas.

- Utilización de recursos administrativos de la compañía, lo cual incluye personal especializado en cada área en particular; oficinas en varias partes del mundo con recursos técnicos y administrativos; infraestructura administrativa de la Compañía de Shipmanagement.

PARTICIPACIÓN EN CONFLICTOS BÉLICOS

Durante la Segunda Guerra Mundial, frente a las constantes pérdidas de unidades mercantes causadas por submarinos y buques corsarios, que llegaron a poner en peligro el abastecimiento total de los países aliados e impedir el desarrollo de operaciones de gran envergadura, se perfeccionó la idea de dar protección a los buques mercantes y auxiliares de la Armada de un modo eficaz, para contrarrestar los ataques.

Junto con este propósito, se logró que el volumen de elementos transportados permitiera continuar las operaciones y la subsistencia de la población, sin distraer grandes cantidades de unidades navales, como hasta entonces se estaba haciendo.

El mando de este conjunto de buques, llamado convoy, se centralizó en una persona que tomó el mando de los buques de la escolta y los mercantes, los que a su vez fueron comandados por un Oficial que recibió el título de Comodoro.

Dada la complejidad de factores que entran en juego en este tipo de operaciones, se comprenderá que la mejor manera de preparar la posible participación de naves mercantes en este tipo de desplazamientos, es a través del conocimiento y prácticas que permitan materializar un control de tráfico marítimo seguro, para todo lo relativo a organización de convoyes, designación de buques guías de formación, planes de intercomunicación y otros aspectos de coordinación.

Capítulo Dieciocho

*“Honor y Patria, Eficiencia y Disciplina”,
lema de la Escuela Naval de Chile.*

MORAL NAVAL MILITAR



INTRODUCCIÓN

El progreso enorme que han experimentado las armas en los últimos tiempos, en nada cambiará el papel que los valores morales desempeñarán en las guerras del futuro, en que la victoria ha de seguir siendo siempre del que desarrolle mayor esfuerzo por alcanzarla, del más valiente y del que tenga mayor capacidad y fortaleza moral para afrontar los peligros, reveses y privaciones que se le presenten.

El valor de la moral en un individuo, se aprecia por la fuerza y constancia con que lleva a la práctica sus decisiones, diciéndose que un hombre posee una moral alta cuando en él, lo digno, lo recto y lo justo, imponen constantemente su doctrina sobre lo que es incorrecto y poco noble, conducta que hará de él un valioso elemento como ciudadano y como servidor de su Institución.

La moral se forma a través de diversas vías, múltiples hechos y situaciones, entre los cuales se pueden señalar:

- La observancia de las tradiciones o costumbres sociales de la Patria.
- Las enseñanzas y ejemplos que padres y superiores entregan a sus hijos y educandos.
- El estudio de libros de moral y biografías de personajes de la Historia.

- El propósito firme de querer hacer propios los principios de moral, de modo de ir puliendo el propio criterio moral, asimilando lo recto y positivo.

Todo lo anterior debe orientarse a obtener la mejor formación del Oficial de Marina como futuro líder de su personal.

EL LÍDER

Líder o jefe militar es aquella persona que por sus cualidades naturales, por su carácter y personalidad, por las normas y principios en que enmarca su actuar, dentro de valores morales establecidos, infunde en los hombres confiados bajo su mando sentimientos de seguridad, confianza, lealtad, obediencia, cooperación, lealtad y respeto; por ello, quienes lo ven como modelo, se inclinan de modo natural a seguir su ejemplo.

Las aptitudes y condiciones para ejercer liderazgo no son otra cosa más que una sólida educación primaria, fortalecida por la observancia de tradiciones navales y militares, y por las enseñanzas de los mayores de manera inteligente, con el fin de obtener una concepción clara del objeto que se propone alcanzar.

Siendo el carácter y la personalidad la fuerza motriz que incita al pensamiento a transformarse en acción, también son la fuerza pasional que incita a marchar sin descanso.

Los valores morales del jefe son constantemente sometidos a prueba mediante las pequeñas exigencias diarias que están presentes en la administración de justicia y en la adopción de decisiones que, aunque se saben justas y correctas, probablemente resultarán impopulares o puedan afectar la integridad física de las personas, y en la aceptación de responsabilidad, especialmente cuando las cosas han salido mal.

Los valores morales que debe poseer todo líder son, principalmente los siguientes;

Patriotismo
Valor
Honor
Lealtad
Abnegación
Espíritu de Cuerpo
Disciplina
Iniciativa
Espíritu Militar
Subordinación
Cumplimiento del Deber
Entusiasmo

Patriotismo

Definido como acendrado sentimiento de amor a la Patria, se remonta a los primeros tiempos de la civilización, cuando los hombres de similares creencias, lenguajes e intereses, eligieron un paraje donde instalar sus hogares y en él se establecieron.

Este sentimiento ha llegado a adquirir arraigos profundos en los pueblos que debieron luchar con ardor por la integridad de su vida libre y soberana, porque los esfuerzos y privaciones, propias de cada una de estas luchas, constituyen la mejor escuela donde el Patriotismo se fortalece y purifica.

Para nuestro caso, las primeras manifestaciones de este sentimiento se producen durante el período de La Conquista, época en que araucanos y españoles se baten por afianzar su integridad personal y territorial.

Posteriormente, los chilenos batallaron por lograr la ansiada libertad, época en la que nace nuestro emblema patrio, que no es otra cosa que el símbolo de la Patria en un paño que con sus colores,

representa el cielo que cubre nuestro territorio, la sangre de los héroes y de los mártires, el blanco a sus gloriosas tradiciones y la estrella simboliza la protección divina.

Garantes de la existencia del amor patrio son las Fuerzas Armadas, sobre las que descansa la defensa e integridad de la Nación, en sus distintos escenarios geográficos, según sea la rama de las Fuerzas Armadas encargada de su custodia.

En el caso de la Armada, es el territorio marítimo y la extensión de su largo litoral adyacente.

Valor

Es la fuerza espiritual que posee el hombre, fundamentada en ideales superiores e inspirada en sus tradiciones, que impulsa al individuo a cumplir con su deber y a acometer, resueltamente, grandes empresas, sin dejarse aterrorizar ante amenazas y peligros.

El valor tiene su expresión máxima en la valentía y coraje que muestra el héroe en el combate, la intrepidez y presencia de ánimo para superar las situaciones de peligro, y la abnegación del que se sacrifica y muere por la Patria.

Durante los períodos de paz, el valor se expresa en aquellas situaciones en que el peligro está presente y el Oficial arriesga su vida, oportunidades en que él debe demostrar y actuar con serenidad, para difundir al personal a su mando, tranquilidad y confianza.

El valor depende del predominio que en cada hombre tengan las fuerzas morales sobre el instinto de conservación, por lo que es necesario fomentarlo permanentemente, siendo los deportes y toda situación peligrosa que debamos enfrentar en el desempeño de nuestros deberes, circunstancias favorables para fortalecer el valor físico y moral.

Honor

Sentimiento que inclina a cuidar con especial celo el prestigio de la propia personalidad, velando porque todo lo que se aprecia no sea empañado por causa alguna. Es el guardián íntimo que tenemos en el corazón, siempre dispuesto a defender el nombre de la Patria, el de nuestra familia, el de nuestra Institución y el de nuestros afectos.

El Honor es una mezcla de dignidad y de valor; dignidad, porque exige estar en posesión de un exacto sentido moral sobre lo que es digno y aceptable para el prestigio de la personalidad; y de valor, porque muchas veces se requerirá afrontar peligros, morales o materiales, para mantenerlo libre de mácula.

Sobre el concepto, Alfred de Vigny expresa: “Mientras todas las virtudes parecen descender del cielo para darnos la mano y levantarnos, la del honor parece salir de nosotros y propender a elevarla hacia el cielo. Es una virtud muy humana que podemos creer que nace de la tierra sin palma para después de la muerte”.

Ricardo León, célebre autor de la obra “**Casta de Hidalgos**” decía: *El honor, hijo mío, es una obligación viva y presente en la conciencia que nos inclina al cumplimiento del deber. Es la virtud por excelencia, porque en sí contiene a todas.*

El honor está por encima de la vida, de la hacienda y de cuanto existe en el mundo, porque la vida acaba en la sepultura, y la hacienda y las cosas que poseemos son bienes transitorios, mientras el honor a todo sobrevive, trasciende a los hijos y a los nietos y a la casa donde se mora, y a la tierra donde se nace y a toda la humanidad, y finalmente, como un eterno aroma de virtud, el honor es el patrimonio del alma, el depósito sagrado que Dios nos confía al nacer y que habremos de devolver intacto al morir; es la rectitud del juez, el heroísmo del soldado, la fidelidad de la esposa, los votos del sacerdote, la santidad de los juramentos, la obediencia a las leyes, el respeto de la opinión.

Es una cosa tan grande, hijo mío, y tan hermosa, que por ella, no lo olvides nunca, se sacrifican la vida, la hacienda y las afecciones más hondas del corazón.

Si algún día cuando seas hombre, vieres tu honor en peligro, acuérdate de tu abuelo, acuérdate de aquel caballero de Tarifa, que echó el cuchillo para matar a su hijo antes que entregar la plaza que tenía por la Patria y por el Rey.

Lealtad

La lealtad es otra de las grandes cualidades que no pueden faltar en la moral de ningún hombre de armas, porque ella es el elemento más indispensable para la estabilidad de la disciplina. Significa buen comportamiento de una persona con otra, de acuerdo con lo que exigen las leyes de la fidelidad, o las del honor.

La persona que es leal con otra, la defiende, la prestigia en todas partes, la ayuda con consejos e insinuaciones, le coopera en el trabajo con la misma sana y desinteresada intención que si lo hiciera para sí mismo, le advierte de todo lo que pueda serle adverso, ya sea por el trabajo mismo o por la intervención de otras personas. La lealtad es virtud ascendente (para con la Patria y los superiores), lateral (para con los iguales) y descendente (para con los subalternos).

Abnegación

La abnegación es un sacrificio extremado, al que no guía interés o ánimo de compensación alguna. Consiste en el sacrificio de la voluntad, de los afectos o de los bienes materiales en el cumplimiento del deber para con Dios, la Patria y la Familia, sin considerar las ventajas o desventajas, el placer o el dolor que estas obligaciones puedan causar.

Espíritu de Cuerpo

Se trata de un sentimiento que hace al hombre guardar afecto y cariño a todo aquello por lo cual se sacrifica, y también a todos cuantos comparten con él sus éxitos y sus fracasos, sus pesares y sus alegrías.

Es sentimiento que provoca el nacimiento de un fuerte estímulo para sus fuerzas morales que se reflejan en un mayor entusiasmo, en un mayor esfuerzo por cumplir de los deberes, en un más amplio espíritu de cooperación, y en un mayor celo, tanto para cuidar y defender, lo material como el prestigio moral.

El espíritu de cuerpo se reconoce por el amor y abnegación que demuestra el personal en el servicio, por la estimación que haga de sus compañeros, por su comportamiento digno y humano, que haga sentirse como miembros de su familia a todos aquellos que vistán el mismo uniforme.

Disciplina

La disciplina es el sometimiento voluntario a un orden establecido; es el cumplimiento voluntario de las leyes y reglamentos y, además, una demostración externa que controla la voluntad para someterse al bien de la comunidad; no es un servilismo, sino un deber del hombre libre.

La disciplina es necesaria en todo orden de cosas, y constituye la esencia y la razón misma de la existencia de una nación.

El principio de autoridad ha sido establecido, acatado y respetado desde el comienzo de la vida de la humanidad por los individuos de todas las edades, de todas las regiones y de todas las civilizaciones, desde los pueblos más bárbaros y atrasados, hasta los más civilizados y adelantados. Cuando desaparece el respeto a la autoridad establecida, que se base en el derecho y la moral, sobreviene el caos, se destruye el orden.

La eficiencia combativa, adquiere gran poder cuando la disciplina alcanza un alto grado de perfección, porque ella es garantía de que se está en posesión de la lealtad y de la subordinación, lo que a su vez es demostración de una firme y elevada moral.

La disciplina no se crea en un solo día; es consecuencia de la costumbre y de la educación moral; es el resultado de la acción lenta e incesante del mando justo, la acertada aplicación de las sanciones y correctivos por faltas.

Iniciativa

La iniciativa es la cualidad de una persona que la impulsa a actuar por su propia cuenta y riesgo, de acuerdo con una orientación previa y con una doctrina común.

En esta cualidad, se reflejan directamente el valer intelectual, el carácter y el entusiasmo que posee cada individuo, porque la inteligencia permitirá ver con anticipación o descubrir una solución; el carácter pondrá en ejecución la idea y no la abandonará hasta realizarla, y el entusiasmo será el estímulo que avivará la inteligencia y dará mayores energías al carácter.

Estimulando y fomentando la iniciativa se obtienen ciertas ventajas, entre las cuales están las siguientes:

1. Produce a corto plazo la mayor eficiencia en cualquier actividad.
2. Provoca un gran interés en cada persona por sus funciones, ya que no actúa como máquina.
3. Provoca amor a la responsabilidad.

Espíritu Militar

Es el sincero interés por cumplir, con toda estrictez, los deberes y obligaciones del servicio, y

por aplicar las exteriorizaciones militares de modo consciente y voluntario en nuestro diario actuar.

El espíritu militar comprende vivacidad y dinamismo. Vivacidad es el estado de ánimo que hace estar siempre listo para actuar, comprende un estado de inteligencia despierta, que estimula al dinamismo, que no es otra cosa que la rapidez y la energía aplicada a cada acción.

Subordinación

La subordinación es la obediencia leal e inteligente que el subalterno le debe al superior. No sólo se relaciona con las personas, sino que además con las leyes, reglamentos y disposiciones que deben cumplirse. El valor de la subordinación es la base de la disciplina.

La subordinación militar se caracteriza por la obligación que tiene todo militar de obedecer una orden relativa al servicio que, en uso de atribuciones legítimas, le fuere impartido por un superior, siempre que no exista impedimento derivado de fuerza mayor.

La obediencia militar es reflexiva. Todo subordinado que ha recibido una orden y sabe que el superior, al dictarla no ha podido apreciar suficientemente la situación, o cuando los acontecimientos se hayan anticipado a la orden, o se tema con razón que de su ejecución resultan graves males que el superior no pudo prever, o que la orden tiende notoriamente a la perpetración de un delito, podrá el subordinado suspender el cumplimiento de la misma, y, en casos urgentes, hasta modificarla, dando cuenta de inmediato al superior.

Cumplimiento del Deber

El deber señala la obligación moral que afecta a cada persona de obrar según los principios de la moral, la justicia a su propia conciencia. Indica la forma como cada cual debe proceder, y debe cumplirse con abnegación, aunque sea penoso y origine enemistades.

Venciendo con energía y constancia las dificultades y fracasos, el cumplimiento del deber engrandece moralmente al hombre y satisface su conciencia, brindando a las almas rectas el más grato sentido de conformidad con la tarea realizada.

Entusiasmo

Es la inspiración fervorosa que mueve a favorecer una causa o empeño, una virtud a la cual

se le asigna un elevado valor; posee la importante particularidad de que crece sólo junto a un ideal, en las personalidades capaces de tenerlos y capaces de realizarlos.

Sus efectos se manifiestan por un impulso de acción efectivo e irresistible, que no cesa hasta la realización de este ideal.

EL ESPÍRITU RELIGIOSO

Los miembros de las Fuerzas Armadas, por vocación y compromiso personal, están destinados al servicio del bien común y por sus propias virtudes militares, entienden y comprenden que Dios es el origen de la autoridad y tiene un profundo sentimiento religioso de la disciplina. No es posible concebir un buen marino, si, a la vez, no es un buen cristiano, puesto que Dios es la fuente primera de todo cuanto existe.

El hombre de mar posee un profundo sentimiento religioso, que lo hace implorar la protección de Dios por los continuos riesgos de la vida marinera y porque en la inmensidad y soledad del mar, lejos de sus seres queridos, lo inducen a elevarse a Dios.

LA FAMILIA

Para el hombre de armas, existe una trilogía que lo arraiga a los más altos y nobles valores de cualquier Sociedad: Dios, Patria y Familia.

Dios brinda al ser, la fuerza espiritual que mueve al hombre a luchar por el bien, conciente

de que su voluntad y razón están bien asistidas cuando a Dios confían y acuden en busca del consejo tantas veces requerido.

La Patria está constituida por un elemento físico, el territorio; un elemento humano, la sociedad civil establecida en el territorio y un elemento psicológico, las tradiciones ligadas a ese territorio y a esa sociedad en que él habita.

La sociedad civil está formada por el pueblo, que es un conjunto y conglomerado de seres con cualidades físicas, intelectuales, morales y carácter propio, a quienes unen lazos de sangre que vienen de padre y madre, hermanos y abuelos, es decir, de su Familia, la que, por ende, resulta ser base y núcleo fundamental de nuestra sociedad.

Existe una gran semejanza entre la familia y las organizaciones militares, siendo en ambas, necesaria una firme y justa autoridad.

Residiendo tradicionalmente ella en la persona del Padre, no puede ser completa sin contar con la entera y cariñosa complementación de la Madre, resultando ambos seres el origen de toda vida social y familiar.

En la Familia, el principio de autoridad debe ser ejercido por quienes corresponde con plena mezcla de cariño y constancia, de recto juicio y sana inspiración, de energía y amor, de severidad y paciencia.



Capítulo Diecinueve

“El Mando es psicología aplicada. La psicología es el estudio de la naturaleza humana del cual sigue una comprensión de las reacciones humanas que todo líder debe llegar a conocer para poder mandar”, Naval Leadership, US Naval Institute.

MANDO Y LIDERAZGO



INTRODUCCIÓN

Al comenzar la vida militar, hay quienes piensan que la palabra “Mando” tiene un significado sencillo y que para mandar sólo basta con tener buenas voces de mando para que los subalternos ejecuten movimientos militares.

También la asocian con la censura de faltas, mediante la aplicación de una determinada escala de castigos, y con la necesidad de poseer ciertos atributos de carácter, para cumplir y hacer cumplir las órdenes impartidas.

Esta idea se debe a que saben que durante los cuatro años de Escuela, un alto porcentaje del tiempo se está abocado a preparar técnica y académicamente al cadete como Oficial, siendo pocas las horas destinadas a teorizar en la importancia que encierra las gestiones de Mandar y Liderar, las cuales ejerce el cadete de Segundo Año sobre el “mote”, basado tan sólo en la poca experiencia adquirida el año anterior, vivencias que consisten más en haber intentado saber obedecer que haber aprendido a mandar.

Siendo quizá pocos aquellos cadetes que, en forma espontánea, reflexionan en que como Oficiales tendrán a su cargo la conducción de personas en las que deberán influir positivamente y de acuerdo con sus

condiciones, aptitudes y sabiduría, para guiarlos en pro de un determinado objetivo, el Plan de Estudios de la Escuela considera la ejecución de asignaturas tendientes a orientarlos profesionalmente en Mando y Liderazgo, materias que gradualmente adquieren a lo largo de sus cuatro años de permanencia en el establecimiento.

Sin embargo, no siempre éstas resultan suficientes para preparar bien al cadete en esta fundamental materia, lo que obliga a tratar de que comprenda por su cuenta que, si bien la preparación que recibe en el aspecto tecnológico es amplia e importante, amén de difícil, estos estudios son superados con una determinada capacidad intelectual y cierta dedicación, mientras que el estudio del atributo del mando es tan complejo como lo es la propia personalidad humana.

La tarea consiste en demostrar que la Institución requiere de jefes imbuidos en claros principios de Mando y Liderazgo, que no siendo conceptos iguales, permitirán aplicar, de modo eficaz y justo, la Conducción sobre los sujetos que en el Servicio les corresponderá mandar, además de tener conciencia de que un buque vale mucho más por el espíritu de los hombres que lo tripulan, que por las bondades de su material de combate.

Oficial de Marina

Describiremos al Oficial de Marina como un conductor de hombres, persona premunida de conocimientos humanistas y técnicos necesarios para poder ejercer su profesión, y para administrar los bienes y recursos de la Defensa Nacional que el país coloca bajo su custodia.

Cuando se incorpora al Servicio Naval, tiene bajo sus órdenes a otros seres, razón por la que debe saber actuar y comprender la naturaleza e instintos de la compleja personalidad humana, conocer la ciencia de conducir gentes, actividad mucho más importante que la preparación matemática y tecnológica que demanda el uso de su material.

Ejercicio del Mando

Pensemos en un Subteniente a bordo de una P.F.G., teniendo bajo su mando un grupo de hombres que operan un sistema de misiles o una moderna turbina propulsora. El desempeño de este equipo bajo las órdenes de este oficial, se podrá catalogar de acuerdo con un determinado valor de eficiencia, que estará en relación directa a lo que haya podido inspirar y desarrollar en sus subordinados.

Se dice que el Oficial de Marina es, ante todo, un caballero. Con ligereza alguien podría pensar que se trata de una persona que observa determinadas reglas de urbanidad y ética, además de corrección en su tenida. Algo de eso hay, sin embargo, la esencia de este concepto radica en el hecho de que un caballero jamás ofende a otra persona sin causa justificada, entendiéndose que esta ofensa es todavía más nociva cuando se ejecuta haciendo abuso del mando.

Dijimos también que debe ser un conductor de hombres, cualidad más difícil de poseer en el Servicio. Habiendo personas que la poseen en forma innata, siempre se debe reflexionar acerca de su uso y aplicación.

No todo lo debemos esperar de la Escuela, sino que hay muchas cosas que debemos resolver con nuestra iniciativa y dedicación individual. Se debe hacer un esfuerzo por adquirir, a tiempo, nociones de liderazgo, pues no existe en ninguna Armada del mundo un hombre que, habiendo menospreciado al personal bajo sus órdenes y habiéndole dado un trato torpemente duro, haya dado categoría al mando; ese hombre no representa en esencia lo que debe ser un Oficial de Marina.

¿Qué hacer para guiar y conducir a sus hombres? Antes que todo, al recibirse de su Cargo o División, deberá estudiarlos. Habiendo muchos que le doblarán en edad, experiencia y práctica del servicio a bordo, se deberá interesar por conocer sus inquietudes y problemas, sin pecar de populachero o fanfarrón.

Todos deben constituir un conjunto, respetando la jerarquía del superior y no debiendo, en ningún caso, el Oficial pasar a ser algo decorativo del grupo que manda. Se debe estimular a los buenos y corregir o sancionar a quienes lo merezcan. Si hay preocupación en practicar algunos de los conocimientos aprendidos, en cuanto al modo de actuar en el Servicio, habrá ganado mucho para que el personal no tenga necesidad de vivir arrestado.

No hay nada que dé mejor resultado en el ejercicio del mando, que fomentar el amor propio pidiendo ideas a la gente. El personal es muy perspicaz y tiene siempre muy buenas ideas para ejecutar las maniobras, por difíciles que sean. Si deja fomentar la iniciativa bajo su control, habrá solucionado gran parte de las dificultades del servicio.

Su actuación debe ser siempre leal, tanto para los superiores como para aquellos que se encuentran bajo nuestras órdenes. El personal no debe sentir miedo para hacernos una petición; el principio de la autoridad no debe estar basado en ese aspecto, sino en el conocimiento de las obligaciones y respeto a la jerarquía. Es por eso que cuando se ha forjado firmemente la lealtad, hemos eliminado el resto de las dificultades.

Un Oficial debe tener autocontrol, jamás debe vociferar, pero tampoco pecar de pusilánime. Debe obrar con serena energía y dignidad. En esa forma conseguirá que cada hombre de su buque tenga confianza para actuar en el puesto que se le encomiende.

El Oficial no es sólo un uniformado que actúa maquinalmente, encuadrándose estrictamente a los Reglamentos. En el cumplimiento de sus múltiples roles, no debe dedicarse a encontrar solución a problemas que no le incumban; pero sí deberá dedicarse, con la mayor perseverancia y energía, a solucionar aquellos que le competan. Es por eso que debe agotar los medios para dar cumplimiento a las órdenes que se le encomienden, sin necesidad de poner problemas superfluos, siendo interesante reflexionar en el sentido de las palabras que Nelson expresara en la toma de Copenhague:

“No he venido aquí a encontrar dificultades, he venido a solucionar los problemas que se presenten”.

El Oficial de Marina debe ser un profesional competente, para lo cual requiere poseer una vasta cultura y un amplio conocimiento de conjunto. Sin necesidad de inmiscuirse en determinadas materias técnicas ajenas a su especialidad, debe dominar los aspectos básicos de su profesión y los detalles de la especialidad, teniendo presente que lo que vale en los hombres es su espíritu, lo demás se soluciona con una capacidad normal. Cochrane en la torna de la “Esmeralda” en El Callao, hace ya muchas décadas expresó que “con la marinería chilena sería capaz de efectuar las acciones de guerra más difíciles y audaces”.

El futuro Oficial tiene la obligación de prepararse para conducir eficazmente a su gente y así mantener esta antigua tradición de la Armada de Chile. Tratando de ser fieles con el viejo aforismo: “Los hombres pasan, las Instituciones permanecen”, quienes con el tiempo tendrán en sus manos el porvenir de una Armada que ha sido gloriosa en la Guerra, y que en la Paz es garantía de la Institucionalidad de la República, deben saber ser buenos comandantes y mejores líderes.

NECESIDAD DEL MANDO

Misión de todo Oficial

Es imprescindible, antes de iniciar el análisis de la práctica y ejercicio del mando, dejar bien asentado lo que se supone es un Oficial y cuál es su cabal significado. Es preciso establecer la escala de valores por la que se debe regir todo uniformado de cualquier institución, siendo su calidad de Oficial de Marina, lo primero a considerar.

Ser Oficial de Marina significa ser un conductor de hombres, es decir, un hombre responsable y capaz de mandar a un grupo de personas, siendo por esta razón que se le da el nombre de Oficial, y que se le coloca en primer lugar en la escala jerárquica de un determinado escalafón, en el que existen personas dotadas de un cierto grado de conocimiento de una especialidad que podrá ser más o menos técnica, dependiendo de la repartición en que se desempeñe, a quienes el Oficial deberá mandar, y por quienes deberá responder las veinticuatro horas del día.

Trayendo a la memoria el caso de dos destructores de un mismo diseño y de igual construcción, que en una antigua marina fueron entregados en el mismo astillero y en el mismo día, se dice que uno estaba al lado del otro antes de la entrega y fueron tripulados con unas pocas horas de diferencia, existiendo aproximadamente el mismo número de oficiales y marineros en los dos buques y siendo sus Comandantes del mismo curso.

Sin embargo, al poco tiempo, una de las naves estaba muy bien organizada, limpia, eficiente y capacitada para entrar en acción en cualquier momento, su tripulación estaba “doctrinada” en tanto, la otra, presentaba una organización defectuosa, estaba constantemente mal tenida, su tripulación era bulliciosa e indolente y sufrió constantes sanciones.

No existe un “único” camino concreto para el correcto mando, puesto que su ejercicio exige no sólo habilidad superior, sino también trabajo arduo, una vida sincera y una alta consideración por la justicia y la individualidad.

Nuestra Historia Patria tiene hombres cuyo éxito y fama descansan sobre su poder individual para conducir, siendo un ejemplo de ellos Arturo Prat, quien fue poseedor de cualidades que le permitieron alentar a sus hombres y encender en su espíritu la determinación de vencer. He aquí un líder y conductor de hombres. La experiencia ha demostrado que existen ingredientes fundamentales para mandar, para liderar hombres, los cuales debemos aprender en la Escuela Naval.

Nuestra Institución podrá aceptar que el joven Oficial tenga poca experiencia en la mar, y que en principio no domine los equipos a su cargo, pero de ninguna forma le podrá eximir del hecho que es un Oficial, desde el momento mismo que se gradúa como tal.

La misión de conducir hombres hay que asumirla resueltamente, sin demoras ni titubeos, pues obliga a todos los sacrificios, a adivinar en cada momento cosas no sujetas a pautas; a obrar bajo nuestra propia responsabilidad, sin desaliento ni cobardía. Si el Oficial manda, es porque la Patria espera de él que los hombres que pone bajo su mando, sean conducidos con máxima competencia. Se dice que no existe una buena tripulación o una mala tripulación, ni una buena o una mala división, pero que sí existe un buen o mal Comandante, un buen o un mal Oficial de División.

Mando

Recordando que la principal misión del Oficial es conducir hombres, es decir, mandar, y que “los hombres y no los buques son los que pelean”, diremos que existen varias definiciones para el concepto de mando.

Una de ellas dice que es aquel “Arte profesional del Oficial para dirigir, guiar o inspirar a un grupo de hombres hacia el logro de un objetivo”; otra, que “Mando es el arte de influenciar el comportamiento humano a la habilidad para conducir gente en una forma tal, de obtener su obediencia, respeto, lealtad, cooperación y confianza”, existiendo una tercera que reza que tal concepto se refiere al “Arte de imponer la propia voluntad sobre la de otros, de una manera tal, que se domine su obediencia, respeto y leal colaboración”.

En lenguaje corriente puede decirse que es la “facultad que capacita a un hombre para manejar a otros hombres”. Ésa es la tarea principal del Oficial de Marina.

Don de Mando

Es la cualidad, inherente o adquirida, que permite a una persona obtener la ayuda y obediencia de sus subordinados, más bien por medio de la voluntad de ellos, que con la intervención de la fuerza. El don de mando se define como la habilidad para mandar o como la capacidad de mando.

Para estudiar este don, lo primero que debemos apreciar es que no se trata de una materia exacta como las matemáticas, que pueden ser aprendidas en un libro, sino que se adquiere producto del esfuerzo personal por aprender y estudiar.

Conocer y comprender las cualidades o características que debe poseer un Oficial para adquirir el don adecuado para ejercer el mando, requiere que el cadete aprenda previamente varios conceptos relacionados con el tema, los que paulatinamente lo llevarán a la comprensión de dichas cualidades que se analizan al final del capítulo.

Autoridad

Es la facultad que tiene una persona sobre otra, para imponerle una determinación suya de carácter obligatorio. La autoridad brota de las relaciones humanas, no existiendo en el Reino Animal, y correspondiéndole sólo al hombre, ser dotado de

capacidad racional, ejercerla y acatarla, comprender y aceptar sus determinaciones.

Se justifica la existencia de una facultad en todo grupo humano, para coordinar sus actividades con miras a su máximo rendimiento, o bien, para ordenar jerárquicamente una sociedad, estableciendo una autoridad legítima con derecho a mandar lo más conveniente al bien general social.

Desde el punto de vista castrense, este concepto va más allá, ya que concebimos la Patria no como un contrato social al que se puede renunciar, sino como un principio, del cual las Instituciones Armadas son su garantía. Por ello, el arraigo de la autoridad y disciplina en nuestra Institución es profundo y riguroso, pues en ello va nada menos que la columna vertebral de la Nación misma. El límite de la autoridad va a estar fijado por el bien común, elemento que justifica su existencia.

Para promover y conseguir ese bien común, la autoridad se apoya en dos factores: La Fuerza y la Justicia. La Fuerza es el medio por el cual la autoridad ejerce su poder, asumido según lo establecido en las leyes y reglamentos, teniendo ella el deber de hacerlos cumplir para el logro del bien común. La Justicia, que significa dar a cada cual lo que le corresponde, será el otro pilar que debe considerar la autoridad. Sin Justicia no será posible conseguir la meta del bien común. Por lo tanto, la autoridad debe discurrir en el equilibrio de Fuerza y Justicia, de forma que será más fuerte y más auténtica cuando estos dos factores se robustezcan de una forma armoniosa. Cuando prevalece la Fuerza sobre la Justicia, la autoridad se convierte en autoritaria o en tirana, y si la Fuerza se debilita, la Justicia es impotente para cumplir sus fines.

La experiencia ha demostrado que a los hombres no les gusta una autoridad débil, la desprecian, surgiendo entonces una tendencia a buscar el bien individual. Se rompe el equilibrio de derechos y deberes de la comunidad. Se hacen inútiles esfuerzos por mejorar su situación, sucumbiendo al final el más débil. Por lo tanto, será más perjudicial la falta de autoridad que el exceso.

El Oficial va a ejercitar la autoridad en un ámbito más concreto. La norma ya está dada, va a ser el que exigirá el cumplimiento de los reglamentos, pero ha de ir más allá y cuando el ámbito de aplicación sea más definido, continuamente la va a ejercer en diversas situaciones no previstas sujetas a normas.

Para ejercer la autoridad, el Oficial requiere tener presente que necesita:

- Familiarizarse con la organización de la Institución a la cual pertenece, y con las misiones que se le han encomendado. Conocer la idiosincrasia y peculiaridades de los hombres que manda.
- Conocer el escenario físico y ambiente en que ejerce la autoridad, es decir, el mar y las unidades navales, teniendo claro el efecto que produce en el personal este singular medio.
- Tener presente que la autoridad que ejerce tiene por finalidad mantener alistada, en todo momento, a su unidad, en la parte que le corresponda, para entrar en combate, por lo cual se debe tener al máximo de eficiencia las armas y equipos, óptimo rendimiento de los hombres y ser capaces de infundir una moral alta, lo que obliga a mantener actualizados los conocimientos de la profesión.

LA CONDUCTA HUMANA

Instintos del hombre

Si se quiere mandar hombres es necesario conocer la Naturaleza Humana, la cual está compuesta de instintos que en mucha parte gobiernan las acciones de la mayoría de los hombres. No es el objeto de este capítulo hacer un prolongado estudio de los instintos humanos, sino más bien enumerarlos y subrayar aquellos que principalmente interesan al conductor de hombres. Los más importantes, desde el punto de vista del Servicio Naval, son el hambre y la sed, el temor, la repulsión, la pugnacidad y la rivalidad, la imitación, la autenticidad, la justicia, la generosidad y el ímpetu.

Hambre y Sed

Son instintos fundamentales, por cuanto se relacionan con la propia protección y la conservación de la especie, siendo el acto de oposición a cualquier restricción al uso de alimentos o de la bebida. Son actos reflejos del individuo que pueden producir reacciones violentas, al no ser satisfechas oportunamente necesidades mínimas, las que pueden provocar descontrol y llegar hasta el límite del motín. Por ello es que una de las más importantes obligaciones del Oficial es la de asegurarse de que sus hombres estén bien alimentados, cerciorándose de que quienes estén ausentes del buque, en las horas de comida, a su regreso reciban raciones calientes y completas.

Temor

Después del hambre y la sed, el temor es el instinto más fuerte y compulsivo.

Toda persona siente miedo, con intensidad variable, en algún momento o en otro, no existiendo quien no experimente la sensación de temor alguna vez; sin embargo, gracias a una fuerte voluntad, puede ser capaz de contener dicha expresión, bajo un dominio más o menos completo.

El temor puede reprimirse y mantenerse bajo un firme dominio, mediante la disciplina y el adiestramiento mental; cuando la mente está preparada y determinada para ejecutar una acción, no existe el temor, pero por circunstancias imprevistas, puede hacerse presente, y el contagio de su influencia puede extenderse desde su fuente original y abarcar un grupo entero de hombres.

El temor aparece en algunos individuos cuando sienten miedo al caer al agua, a subir por alto, al estruendo de los cañones, a los movimientos del buque producto de un temporal, a la oscuridad y tantos otros. Este miedo puede revelarse con síntomas característicos, tales como respiración rápida e irregular, sequedad en la boca y labios, dilatación de la nariz, mirada fija, hablar incoherentemente y contracción involuntaria del vientre y la vejiga.

Teniendo presente que una Escuadra puede quedar más debilitada por el temor que por el enemigo, y que “la aptitud de mantener la calma en horas de crisis, determina frecuentemente la victoria”, si queremos lograr tal victoria, será nuestra meta lograr adquirir el autocontrol que pueda dominar ese miedo tan propio del ser humano. Prat es ese ejemplo.

Repulsión

Es un sentimiento de aversión hacia algún objeto o hecho, y expresa la tendencia del hombre a corregir faltas en sus inmediaciones. La repulsión es un instinto de gran importancia práctica, por cuanto tiende a mejorar condiciones causales de las cuales puedan surgir consecuencias inconvenientes.

Se deberá actuar con gran sentido común cuando se deba ordenar algo que restrinja la libertad del personal, sin ninguna razón que parezca justificada, produciendo invariablemente reacciones que atentan contra la disciplina.

Pugnacidad

Instinto de agresividad y lucha que representa la tendencia a oponerse, a través del combate físico, a quienes amenazan el bienestar y tranquilidad del ser humano. Algunas veces sirve para formar excelentes combatientes, y otras, sólo un matón, que tarde o temprano terminará por revelar lo que es, rasgo que no debe tener un marino disciplinado.

El Oficial debe aprovechar esa característica de su gente, colocando en el lugar a la persona adecuada que pueda mandar con energía al subordinado, y enseñar al matón lo necesario para conducirlo por la senda del bien común, y controlar así un instinto de agresividad que terminará siendo dañino cuando no se guía adecuadamente. Se debe tener presente que la riña está absolutamente prohibida por la reglamentación y es deber de los Oficiales impedir las peleas, buscando la causa y los responsables, a fin de educar y evitar su repetición.

Rivalidad

Es el deseo de competir con otros, con el fin de demostrar una excelencia relativa o una superioridad sobre los mismos. Dirigido correctamente, es una de las mayores fuerzas de la Armada, pues contribuye a lograr una mayor eficiencia y agudeza general. El Oficial que logre que en el personal de su División surja un sano espíritu de rivalidad y afán de competencia hacia otros grupos que los rodean, evitando las rivalidades personales que tienden a dividir a los grupos humanos, estará, de hecho, obteniendo una mayor eficiencia y rendimiento en su propio beneficio.

Imitación

Es la característica del hombre que tiende a copiar y adoptar las normas de los que admira y respeta, y de los que ocupan posiciones de autoridad sobre él. Esta tendencia de tratar de igualarse a otros que estimamos mejores que nosotros, aumenta y mejora nuestro propio rendimiento y eficiencia, lo que redundará en un mayor respeto a las condiciones de líder superior que podamos proyectar hacia nuestros subordinados. El poder de la imitación es tan fuerte, que normalmente la eficiencia y la agudeza general de un Oficial se verá reflejada en el comportamiento de su gente, la que verá aumentada su espíritu de cuerpo y motivación.

El Personal Naval

Los hombres que integran la Armada, tienen un factor común que es la juventud. Esta cualidad

se deberá tener presente a la hora de enfocar correctamente la búsqueda de la mejor solución en la problemática de la conducción de hombres. La instrucción de reclutas y el servicio en las Fuerzas Armadas permiten que se efectúe una decantación natural de las inquietudes juveniles, quedando al fin en sus filas, sólo aquellos que reflejan autenticidad, espíritu combativo y resolución en su vocación.

De las innumerables características que tiene la juventud, se pueden destacar la autenticidad, la justicia, la generosidad y el ímpetu, que al ser utilizadas adecuadamente, permitirán lograr aquello que por otros medios sería imposible. Será el Oficial el responsable de adecuarlas a la finalidad que tienen las Fuerzas Armadas, a esa voluntad de servicio para con la Patria a la que se ha jurado defender y honrar hasta la instancia de dar la vida por su integridad y defensa.

Autenticidad

Esta característica es una de las más significativas. El joven es original y genuino, tiene ideales, metas y manera de pensar propias, todo lo cual le da una forma de actuar distinta a la del hombre mayor. El primer gran reto del Oficial es ganarse la estima, respeto y aprecio de sus hombres, explotando esta virtud y logrando así que el joven cumpla las misiones encomendadas con honestidad, con lo cual se logrará que éste se desempeñe con el máximo de eficiencia, en forma auténtica y coherente con los ideales y valores más arraigados en él.

Justicia

La juventud siente emoción por la justicia y clama por que se dé a cada cual lo que le corresponde. Esto lo lleva a buscar una Patria justa y armoniosa, de la que él sea uno de sus principales protagonistas, impulsándolo a mantener su patrimonio y valores en un ambiente justo y respetuoso, todo aquello enmarcado en los grandes ideales de la Nación. No debemos olvidar que las instituciones armadas son la columna vertebral de la República y constituyen uno de sus más firmes pilares. El Oficial deberá ser el firme sostén de la Justicia, aun en la rutina diaria, como es la distribución equitativa de las guardias, los trabajos, y la concesión de permisos especiales.

Generosidad

Este atributo lleva a la entrega sin reserva del hombre de armas al servicio de "los intereses

superiores de la Nación”. Será tarea del Oficial ganar para dichos ideales a la juventud, ya que ninguna causa se puede sostener con plenitud, si no consigue reclutar a su alrededor a las generaciones jóvenes. En ellas se deberá tratar de imprimir un fuerte sentimiento patriótico, lo que se alcanza por un proceso semejante al del amor, esto es, dar antes que recibir. El país confía en la vigilia que el marino hace, lo que posibilita que su familia pueda descansar, trabajar o vivir confiadamente.

Ímpetu

Característica de actuar violentamente o con gran fuerza, que no se debe permitir que degeneren en inconciencia ni irresponsabilidad en el comportamiento. Bien aprovechada, esta fuerza interior motivará a vencer la fatiga que produce el poco sueño, el desgaste de las guardias en la mar, de la permanencia alejada de sus familiares, y tantas otras.

El Oficial debe educar al joven para que utilice adecuadamente su ímpetu. Ello permitirá obtener la entrega sin límites en el momento que se requiera, como lo han demostrado hechos heroicos de nuestra Historia Patria, uno de los cuales ocurrió en Iquique en mayo de 1879 y otro, en La Concepción en julio de 1882.

El Oficial y el Medio

Generalidades

Todos los miembros de la Armada, desde su ingreso a la Institución, se ven influenciados por el medio, por su forma de pensar y obrar, por sus técnicas y conocimientos específicos, sus tradiciones, incluso su lenguaje. Un estilo de ser y actuar condicionado por el medio en el que la Institución desarrolla su quehacer, el mar, ambiente al que reglamentos orgánicos y costumbres han sido adaptados.

El Oficial de Marina debe ser conciente del rico patrimonio que la Historia ha legado a la Armada. Debe sentir orgullo de pertenecer a una institución de alta calidad, en la que muchos de los que nos precedieron, dieron sus vidas en combate, todo lo cual debe ser profundamente sentido por todos como una exigencia que debemos cumplir. Éste es el medio institucional, éste es el ámbito de trabajo donde el Oficial guiará y conducirá a su personal, teniendo siempre presente que la meta final serán el bienestar y la defensa de la Patria.

El Buque

Uno de los medios más importantes del que se vale la Armada para cumplir su misión, es el buque de guerra, cuya serie de peculiaridades lo hacen ser diferente al medio de otras instituciones armadas. El ámbito cerrado y de limitadas dimensiones, en que el marino va a llevar una intensa convivencia durante las 24 horas de la jornada y día tras día, con las mismas personas, hace que todo “escape” sea inconcebible. La familia está muy lejos y la soledad a bordo es imposible, todo lo cual hace preciso que las relaciones entre los miembros de la dotación se vean presididas por una cortesía basada en el respeto mutuo.

Algunas normas que permiten mantener buenas relaciones en este medio tan especial son la limpieza personal y del buque, el orden y el aseo, y la puntualidad en el cumplimiento de las tareas comunes, factores que van a influir decididamente para hacer viable esa convivencia que repercute en la moral general.

Supongamos el puente de un destructor, con malas condiciones de mar, de noche, con frío y en una navegación rutinaria. Si el Oficial de Guardia entrante que acude al puente recién duchado, afeitado y bien presentado, demostrando buen humor y animosidad, al llegar encuentra orden y aseo de dicho lugar, sin colillas de cigarrillos ni tazas de café sucias, indiscutiblemente esto será indicio de una alta moral existente en ese grupo humano.

El Oficial es siempre responsable de velar por un acabado y permanente aseo y orden en todas las dependencias del buque, tanto en las maniobras, faenas, paños, como en aquellos lugares de uso más privado de los Oficiales, como lo son la cámara o el camarote. Un Almirante inglés decía: “La moral de una flota está íntimamente relacionada con el ambiente que se respira en sus cámaras de Oficiales”. Siendo la forma de trabajo en un buque algo muy peculiar, el sistema de guardias interrumpe el sueño y requiere un alto rendimiento durante muchas horas, en ocasiones 12 o más, exigiendo que las dotaciones tengan buen entrenamiento para vencer la fatiga.

El mareo es un factor que puede hacer disminuir el rendimiento de la gente, siendo necesario conocer sus causas y la forma de combatirlo. Afecta a la gente de una forma tal, que podría expresarse gráficamente según la distribución normal de Gauss, es decir, en

los extremos de la misma podrían incluirse los que no los afecta en absoluto la mar, en el otro extremo los “casos perdidos” que no llegan a acostumbrarse nunca, y en la parte central, un elevado porcentaje de personal que, aún mareándose al principio se “hacen a la mar” y terminan por acostumbrarse.

De cualquier forma, es algo donde la “psique” juega un importante rol, y una de las mejores formas de combatirlo será tener a la gente ocupada en algo que mantenga tensa su atención.

A bordo se tiene el típico ejemplo de un hombre que, estando mareado, cubre prontamente su puesto de zafarrancho general de combate, y que el cumplir los procedimientos de rutina son factores que intervienen poderosamente en la voluntad de sobreponerse y no dejarse llevar por el mareo.

Otro factor importante son las satisfacciones obtenidas como resultado de un tiro con alto porcentaje de impacto o de una prueba de velocidad, logros considerados de todo el buque, que repercuten en la obtención de una fuerte identificación de las dotaciones con su unidad.

Se puede destacar en este medio tan especial como es el buque, el profundo contacto que se alcanza entre la gente, el que lleva a conocernos por el nombre, a interiorizarnos en los problemas personales, preocupaciones y satisfacciones.

El buque de guerra es un medio “peligroso”, no sólo por los propios riesgos de la navegación, sino también por la existencia de munición a bordo, la posibilidad siempre latente de incendio e inundaciones lleva a que las dotaciones sientan la responsabilidad que les compete y crea una mentalización en el sentido que todos los cometidos individuales tienen que ver, de alguna forma, con la seguridad del resto de la dotación, incluso la del buque, desde el correcto cierre de una puerta estanca, la meticulosa ronda de paños, la observancia de todas las precauciones de seguridad, la atención y alerta de un vigía en el avistamiento e informe de cualquier peligro a la navegación, y el correcto engrase de una bomba en funcionamiento, todas misiones que exigen que cada miembro de la dotación cumpla responsablemente su cometido. Esto es especialmente cierto en la mar.

Siendo del caso señalar, que el buque es un medio “aislado”, esto es, que no se puede esperar la llegada de auxilios exteriores con prontitud, es dable exigir una alta competencia y profesionalidad de sus

hombres para enfrentar y conjurar las situaciones de peligro en que puede verse envuelto, tales como reparaciones de equipos, sofocación de incendios y control de inundaciones, situaciones que obligan a las dotaciones a confiar a sus propios recursos la seguridad del buque.

No cabe duda de lo expuesto, que el Oficial de Marina debe:

- Conocer el medio de trabajo, familiarizarse con el mar y obtener experiencia.
- Lograr aptitud física para vencer la fatiga.
- Gran fuerza de voluntad.
- Gran conocimiento profesional.
- Aplicar algunas reglas que contribuyen a levantar la moral del personal de un buque son: preocuparse que se haga un exhaustivo aseo en la mar, no sólo en puerto.
- Pasar rondas continuas por todo el buque y cuidar el comportamiento en la cámara.
- No abusar de los mayordomos.
- Velar por la uniformidad de las tenidas; postura adecuada, por ejemplo, para ver televisión o sentarse a la mesa.
- Ser puntual en las comidas.
- Tener en cuenta las horas de limpieza de la cámara y horario de reposteros.
- Colaborar para que exista ambiente de camaradería, cortesía y buen humor.
- Organizar veladas y competencias deportivas o artísticas, que permitan salir un poco de la rutina propia del medio.
- Preocuparse del ornato de las cámaras de Oficiales y de Gente de Mar, que tengan las comodidades mínimas.
- Considerar el bienestar, reponiendo e incrementando oportunamente juegos, revistas, libros de la biblioteca, correcto funcionamiento del televisor.
- Mantener ocupada a la gente.

El Oficial y el Grupo

La mayoría de las relaciones humanas que debe encarar el Oficial son aquellas en que los individuos son factores decisivos, siendo el grupo uno de los medios que permite dirigirlos y conducirlos. Un grupo es un cierto número de personas que actúan recíprocamente, en el cual cada miembro obra influenciado por los demás. Mientras más miembros

componen un determinado grupo, más complejas serán las relaciones entre las personas. El grupo debe poseer ciertas características que son:

- Estar estructurado por medio de una organización establecida que proporcione relaciones y reglas para cada miembro y defina esas relaciones.
- Relaciones interpersonales, por lo que se fijará tácita e implícitamente, el nivel de cada miembro. Una identificación de sus miembros entre sí, o al menos para combinar sus esfuerzos hacia metas comunes.

Por lo tanto, el grupo es distinto a cada uno de sus componentes, considerados aisladamente y está constituido por ideas, valores y normas comunes de conducta, así como sus acciones externas.

Tipos de Grupos

En el ámbito militar, se pueden clasificar los grupos en Solidarios y Forzados.

- Los grupos Solidarios son aquellos en que sus miembros coinciden en los mismos ideales, con la misma misión, existiendo armonía interna, amistad, camaradería, compañerismo; son grupos de gran integración y convivencia. Ejemplo: una generación de Guardiamarinas, un club deportivo.
- Los grupos Forzados son aquellos en los que cada miembro individual ha sido invitado y obligado a entrar en un grupo ya estructurado, en que sus componentes deben amoldarse a relaciones preexistentes.

A este tipo de grupos pertenecen una gran parte de los militares, no queriendo decir el hecho de pertenecer a este tipo, que no puedan llegar a ser grupos eficaces, pues aunque sus miembros no hayan concurrido voluntariamente y no pueden salir de él, e incluso algunas veces no se identifiquen con su objeto grupal, un jefe que actúe como verdadero líder, podrá estimular y crear la actitud necesaria en sus miembros para lograr su identificación.

Factores de cohesión de un grupo

Para lograr su cometido, el Oficial debe tomar en cuenta algunos factores que le permitirán cumplir con tal finalidad, llamados factores de cohesión, entre ellos:

- a. Grado de interdependencia en la organización preestablecida. Conducto regular claramente definido, como asimismo el grado de interdependencia entre los miembros.
- b. Identificación con el grupo, con los éxitos y fracasos de cada uno, asumiéndolos como éxitos o fracasos propios.
- c. Identificación con la misión, factor más importante y decisivo a tener en cuenta por el Oficial, quien deberá señalarla así como referirla a cosas reales, tangibles o inmediatas.
- d. Participación en una tarea común. El subordinado debe saber que con su aporte contribuye al logro de la tarea encomendada al jefe, que sin su participación, aunque sea una tarea pequeña, el fracaso será evidente.
- e. Satisfacción de las necesidades individuales, que pueden ser de tipo biológico, fisiológicas, sociales, culturales y espirituales.
- f. Los miembros del grupo deben sentirse orgullosos de pertenecer a una organización de "élite", como es el caso de los submarinistas, infantes de marina y buzos tácticos, lo que se logra con el uso de prendas de uniforme, boinas e insignias que afirman su sentido de pertenencia y espíritu de cuerpo y cohesión.
- g. Reciprocidad o influencia, factor que resulta de la atracción y compenetración entre los miembros del grupo, aun cuando éste sea muy heterogéneo, lo que obligará a hacer ver que el éxito depende de todos y cada uno de los miembros y no solamente del mando.

Factores de dislocación

Es evidente que todos los factores anteriores, en sentido inverso, serán factores de dislocación, pudiéndose destacar también:

- a. Tipo de Actividad. Una actividad o gestión floja o muy rutinaria influirá decisivamente en la moral de los subalternos, debiendo el Oficial velar por la satisfacción de las necesidades individuales antes citadas. La inmovilización de un buque, producto de largas reparaciones, el aislamiento o aquélla en que la misión se reduce sólo a un mero acto de presencia, constituye un reto importante al conductor el mantenimiento de la moral alta.

- b. Hostilidad interna. Es cuando en un grupo se detectan antagonismos entre sus miembros, que pueden dar lugar a que en su seno, se imponga la ley del más fuerte. En este caso, el conductor debe proyectar esa hostilidad hacia el exterior, afirmando el principio de autoridad y disciplina, con el propósito de lograr la misión común.

Relaciones humanas

El Oficial recién salido de la Escuela Naval se inserta de inmediato en la cadena de mando de la Armada, es decir, será al mismo tiempo subordinado de sus jefes y jefe de sus subalternos. Examinando las relaciones del Oficial en el ejercicio de sus funciones con superiores e inferiores, subalternos o subordinados, encontramos que entran en juego determinadas variables o conceptos

Disciplina

Nuestra Ordenanza la define como “la ordenación de los deberes y atribuciones de los miembros de una organización que tiende al bien común, llevada a la práctica bajo la dirección de una autoridad preestablecida, que es responsable de sus determinaciones y que debe ser respetada por el conjunto”. Se debe tener en cuenta que por medio de la disciplina los hombres serán capaces de vencer al temor. El jefe debe crear un grupo de hombres disciplinados, de tal forma, que sus órdenes sean obedecidas al instante. El Oficial debe cumplir y hacer cumplir los reglamentos y normas establecidas, siendo su principal deber y responsabilidad fomentar la práctica de la disciplina, puesto que ella proporciona autocontrol y dominio de sí mismo, sentido del deber y espíritu de equipo, obediencia inmediata de las órdenes en toda circunstancia (durante la acción no hay tiempo de explicaciones) y orgullo por pertenecer a la unidad en que sirve.

La disciplina se inculca mediante el ejemplo y las dotes de mando, la comprensión de su necesidad, un escrupuloso aspecto exterior, orden y limpieza, la exigencia en el cumplimiento de órdenes, severidad y rudeza en el adiestramiento, justicia y castigo como último soporte y resistencia física y mental.

Respeto

Es la consideración y miramiento hacia los demás; ante el superior es el resultado de la subordinación y ostensible manifestación de buena disciplina. El respeto es virtud que debe manifestarse no sólo como actitud interior, sino exteriorizarse en

la compostura. En el trato con los superiores existen una serie de normas que conviene enumerar:

- Solicitar permiso para entrar y retirarse del despacho o alojamiento de un superior.
- Permanecer en actitud firme hasta que el superior ordene que se adopte una postura más relajada. En todo caso, al no permanecer firme, se adoptará una postura cortés y deferente, sin manos en los bolsillos, sin gesticular, ni apoyar las manos en la mesa del superior.
- Cuando entra un superior en la cámara o en el camarote y oficina del oficial, éste debe levantarse y permanecer de pie, en tanto no le ordene sentarse. Siempre que un superior se dirija a un Oficial, estando aquél de pie, el Oficial deberá permanecer de pie, en tanto el superior no se siente o le ordene sentarse.
- En la cámara, los Oficiales ocuparán los puestos que por su antigüedad le correspondan, debiendo solicitar la venia al más antiguo para sentarse o retirarse.
- En puertas o pasillos se les deberá dejar el paso. Cuando se acompaña al Mando que revista a una formación, el oficial deberá situarse de modo que el superior quede en posición adelantada, entre el oficial y la formación.
- El Oficial de Guardia deberá recibir y despedir a todos los oficiales en el portalón.

Lealtad

La Ordenanza la define en su artículo 169 como “la devoción sincera, voluntaria e infalible hacia una causa. Representa la obligación moral de ser sincero para con el servicio y para con las leyes de la fidelidad, del honor y de la hombría. En toda agrupación de hombres que trabajan por un fin, la lealtad es indispensable; sin ella no hay armonía ni éxito en la obra”.

La persona que es leal con otra, la defiende, la prestigia en todas partes, la ayuda con consejos e insinuaciones, le coopera en su trabajo con la misma sana y desinteresada intención que si lo hiciera para sí mismo.

Ella consiste, por lo tanto, en el cumplimiento honrado y digno de su deber, siendo desleal el que miente, el que oculta defectos o vacíos al servicio, el que murmura y critica, el superior que no ayuda ni reconoce méritos de sus subalternos, el subalterno

que no coopera en el servicio o no cumple las órdenes honradamente.

La deslealtad deliberada quebranta la disciplina. Por ello se puede decir que lealtad es el sostén material y moral del superior y sus decisiones, como asimismo sostiene la autoridad y prestigio del superior.

La lealtad se ve reflejada cuando el subordinado hace suya la orden recibida y agota todos los recursos para disuadir al superior de posibles errores; cuando cumple con leal empeño las órdenes recibidas; al hacer fácil el mando del superior, basándose en su propia competencia; al asesorar correctamente al mando y en la sinceridad de las relaciones con el superior. Se es desleal cuando se hacen críticas demoledoras al mando y se emite un juicio sin tener la convicción de la veracidad o exactitud de la información.

Obediencia

Es el cumplimiento de la voluntad de quien manda y debe ser siempre pronta, puntual, inteligente y espontánea. La obediencia es el camino obligado a recorrer en el aprendizaje del mando. Sus características son:

- Que sea pronta, implica el cumplimiento con la máxima diligencia, sin demoras.
- Que sea puntual, significa en el justo momento, considerando los resguardos necesarios para cumplir cuando corresponda.
- Que sea inteligente, supone fijarse en todo momento en el espíritu de la orden recibida, aplicando iniciativa y espíritu profesional.
- Que sea espontánea, supone adelantarse en el cumplimiento de una acción que es evidente.

Muy relacionada con la obediencia es la subordinación, que se puede interponer como la sumisión consciente de la voluntad a las órdenes de los superiores, poniéndola con noble abnegación y austera dignidad al servicio del que manda, de modo de aceptar sus decisiones, sin enajenarla ni renunciar al raciocinio.

Iniciativa

La Ordenanza de la Armada dice que es la "cualidad de una persona que la impulsa a actuar por su propia cuenta y riesgo, anticipándose a la orden, cuando considera que su acción es útil y necesaria y no dispone de tiempo para esperar o pedir órdenes".

Esta cualidad es esencial e indispensable en la acción y en el combate. Para ejercer la iniciativa con éxito, se necesita saber en qué forma el superior habría realizado la acción, entender y conocer el trabajo del superior, estudiar sus órdenes y estar al tanto de sus deseos. La iniciativa debe ser estimulada por el superior, lográndose por medio de la adopción y difusión de doctrinas y normas de conducta de éste.

Siendo un derecho, por cuanto es facultad inherente a la dignidad humana de los subalternos, que en ningún caso pierden por el estado militar su condición de seres capacitados para saber lo que hacen y para qué lo hacen, cualquier misión o tarea que se encomiende a un subalterno, puede ser cumplida de muy distintas maneras.

La iniciativa es lo que ha de contribuir a que se cumpla de la mejor manera posible, tratando de interpretar perfectamente la orden, de compenetrarse del fin propuesto por el superior y de integrarse en solucionar satisfactoriamente cualquier dificultad no prevista con la que se tropiece. La iniciativa entonces será fundamental, debiendo desarrollarse a medida que se sube en la escala jerárquica en la Institución.

Inteligencia

Consiste en encontrar la aplicación más feliz a la orden. Es saber proponer, sugerir y discutir en forma constructiva. Es un deber de lealtad, el exponer al mando francamente su opinión, antes de que éste haya decidido, pero cuando se haya tomado una decisión, debe compenetrarse en el espíritu de la orden y cumplirla con el mismo entusiasmo y diligencia que si se hubiese adoptado la solución que el oficial proponía.

Buen humor, optimismo y alegría

Estas características repercuten en la moral, haciendo que gran parte de los trabajos agotadores sean más agradables; se debe recordar que el mando vive en la soledad, asumiendo todas las preocupaciones, sin poder compartirlas. Existiendo un ambiente de optimismo y alegría se contribuirá en alto grado al ejercicio del mando.

Confianza

Que por su competencia pueda granjearse al Oficial, hará que trabaje más a gusto y el mando verá con satisfacción el poder acrecentar las responsabilidades del Oficial, permitiéndole centrar su atención en cosas más importantes.

Relación con nuestros subordinados

Sin entrar a analizar las órdenes, castigos y recompensas que se verán más adelante, diremos que el Oficial debe tener en cuenta que para exigir con honestidad cualidades militares a sus subordinados, debe ser “ejemplo” de las virtudes de disciplina, valor, obediencia y respeto, que se le deben al superior, y que fueron descritas anteriormente. Algunas normas son:

- Cumplir los reglamentos.
- Inspirar lealtad.
- Respetar a sus hombres para que éstos lo respeten, y no coartar la iniciativa.
- No ser imprescindible, ya que sin su presencia el grupo será ineficaz.
- No formar personal imprescindible, ya que repercutirá negativamente en la armonía del grupo.
- El Oficial debe estar compenetrado en el conocimiento de sus hombres.
- Mantener permanente contacto con el personal en la lista de víveres, durante la limpieza o mediante visitas frecuentes a los entrepuestos y comedores.
- Realizar reuniones divisionales periódicas y rondas por su puesto de guardia.
- Visitar la enfermería y el hospital, y hacer visitas domiciliarias.
- Verificar el estado y orden del ropero y preocuparse del bienestar del personal.
- Al subordinado hay que mostrarle confianza, lográndolo por medio del contacto permanente, y por medio del interés que muestre el Oficial de sus subordinados.
- El verdadero jefe debe esforzarse en apoyar su autoridad, lo menos posible, en el temor al castigo.
- El Oficial debe ser capaz de comunicar entusiasmo a sus hombres; para ello, debe poner de manifiesto los progresos alcanzados.
- Se debe mantener informado al subordinado.
- El hombre debe conocer las cosas por el Jefe y no por medio de rumores. Antes de un ejercicio o maniobra, se les debe reunir y explicárseles qué

es lo que se va a hacer, qué se espera de ellos y al finalizar, hacer una crítica examinando los logros y los errores cometidos.

- No descuidar al ayudante de la División, quien debe conocer a su personal y debe dar opinión sobre decisiones que se deben adoptar en la división.
- Preocuparse del constante perfeccionamiento y entrenamiento profesional de su personal y del propio.
- Conocerse a sí mismo y tratar de superarse. Apoyar actividades de carácter religioso, las que mejoran el bienestar espiritual de la gente, y proteger la salud mediante una activa vigilancia de la higiene y sanidad.
- Apoyar las medidas de seguridad física del personal, evitando riesgos innecesarios y preocuparse de que el personal desarrolle actividades deportivas adecuadas. En los permisos, guardias y faenas extraordinarias, actuar con justicia en la selección del personal.

Relaciones con un grupo solidario

Para incentivar un tipo de relaciones humanas en que existen los mismos ideales, armonía interna, camaradería, compañerismo, gran interacción y convivencia, motivados por móviles espirituales y desinteresados, se pueden citar los siguientes factores:

- El respeto mutuo y el cumplimiento de normas establecidas por el más antiguo.
- Eliminar toda crítica que se pueda formular al mando.
- La cortesía hacia los integrantes del grupo (ejemplo: despedida en el portalón a todos los oficiales, estando el oficial de guardia)
- Efectuar reuniones sociales con esposas a bordo o en tierra.
- Saludar con un ramo de flores a la señora de un Oficial, cuando esté de cumpleaños o nazca un hijo.

Conductas que perjudican las buenas relaciones:

- Amparar y refugiar la incompetencia en los demás, motivados por un falso concepto de compañerismo. Ejemplo: efectuar la entrega de una guardia sin todas las novedades o entregar en mala forma un cargo, sin la documentación

al día, en mal estado el equipo o el personal sin entrenamiento.

- Discutir de Política o de Religión.
- Tratar de cambiar todo cuando se recibe de un cargo, presumiendo que lo anterior está malo. Se debe recordar que es más fácil perfeccionar que reformar.

El Oficial y la Moral

Según el concepto clásico, la moral es el acto libre que procede de la razón y la voluntad, determinando una manera de actuar y constituyendo un conjunto de normas prácticas de conducta que tienden al bien común. Sin embargo, en el ámbito castrense se podría decir que la moral militar se entiende más bien como la determinación de una tropa para vencer obstáculos, su temple, su fortaleza ante la adversidad y la fatiga, y como la facultad para triunfar ante incomodidades y peligros, es decir, la voluntad de vencer que debe poseer una institución armada.

Esta moral militar la podemos tomar de dos maneras: por un lado, la conducta militar se somete, por disciplina, a la vigencia de la norma dispuesta en reglamentos, ordenanzas y códigos, y por el otro el culto a la norma y de las virtudes militares, naciendo así una disposición anímica. Es por ello que el héroe no se da espontáneamente, sino que requiere que el militar haya cultivado virtudes, tales como la abnegación, fe en la causa y espíritu de sacrificio, ya que durante el combate no podrá “fabricarse” una disposición anímica que lo capacite para vencer el miedo y obrar meritoriamente.

Factores morales

Siendo la moral el factor básico del combate, se analizarán los factores y circunstancias que la caracterizan. Además del Don de Mando y la Disciplina, conceptos ya comentados, encontramos:

a.- Compañerismo

Factor que permite el mantenimiento de la moral alta, ya que promueve confianza y armonía de los hombres que conforman una fuerza, donde cada componente individual se verá rodeado de calor y ánimo en el momento del desaliento. Los hombres que tengan inculcados sentimientos de amistad, solidaridad y camaradería, darán mejores muestras de generosidad, entrega y valentía.

b.- Respeto y consideración personal

Nuestro personal debe lograr un trabajo eficiente y bien hecho en todo momento y circunstancias, para lo cual los mandos deben, permanentemente hacerlos sentirse pertenecientes a un equipo eficiente en todos los órdenes, lo que incrementará su moral al sentir confianza en sí mismo.

c.- Educación militar

Tiene por objetivo específico, inculcar y exaltar las virtudes militares, orientar debidamente las aptitudes, desarrollar las cualidades físicas, desarraigar las malas tendencias, afianzar las buenas inclinaciones, crear y arraigar los hábitos positivos, es decir, por medio de la educación vamos a tratar de hacer del marino ese modelo de militar que queremos.

La educación debe incidir en los distintos aspectos de la persona, como ser biológico (dotado de necesidades corporales, tales como alimentarse, comer, beber y vestirse); como ser sensitivo (educando instintos, encauzando impulsos, automatizando sus reacciones a la voz de mando, controlando emociones, esto es, estimulando la agresividad en el asalto, y la frialdad necesaria en acciones de comando); y como ser racional (dotando su inteligencia con los conocimientos adecuados a su preparación y a su misión, inculcando voluntad de vivir, patriotismo, honor, dignidad, disciplina, perseverancia, decisión, espíritu combativo, fe en la causa, exaltando el valor y el heroísmo).

d.- La Educación de la Palabra y el Ejemplo

El Oficial, como educador, dispone de dos medios fundamentales: la palabra y el ejemplo. El primero sólo logrará convencer al subordinado, mientras que el ejemplo los arrastrará, siendo por ello el medio más directo que el Oficial posee para influir sobre sus hombres.

El valor del ejemplo, como el elemento de educación, se funda en la tendencia natural del hombre a reproducir los gestos y la manera de proceder en los demás. Sin embargo, la palabra la olvidará más fácilmente. El ejemplo provoca, en el que lo recibe, la sugestión, que es la influencia o presión moral que una persona ejerce sobre otra, debiendo el Oficial tratar de educar por el sólo peso de la autoridad o prestigio. Para tener éxito en ellos, será imprescindible que sea capaz de inspirar confianza.

La sugestión de la palabra, tiene un gran valor. Es por eso que el Oficial debe pensar “qué” dice y “cómo” lo dice, toda vez que la forma en que sea dicha la frase puede provocar en el que la escucha:

Desmoralización, desinterés e incapacidad para mejorar, lo que ocurre cuando el superior se dirige a sus subordinados en los siguientes términos: “Son ustedes una colección de nulidades, incapaces de hacer nada bien...”

Confianza en sí mismo, estimulando la capacidad de mejorar y afán de superación, lo que nos llevará, utilizando el mismo ejemplo anterior, a expresarnos en la siguiente forma: “Hemos tenido estos pequeños errores, que se corregirán y la próxima vez saldrá mucho mejor, tengo toda la confianza en ustedes...” No cabe duda que esta manera de llamar la atención permitirá crear una predisposición favorable de ánimo, se podrá explotar beneficiosamente y fijarlo en el individuo, impresionándole.

Con la educación de la palabra y el ejemplo, trataremos de “impresionar” al individuo, haciendo que la idea le llegue a través de tantos sentidos como sea posible. Al jefe se le observa continuamente, se le estudia, siempre serán muchos ojos los que le estarán dirigidos; por ello, el Oficial está educando siempre, incluso fuera de las horas de servicio, cuando es observado. Por otro lado, si el Oficial consigue prestigio, de la mera observación, sus hombres pasarán a la imitación. El prestigio nace de la confianza y se basa en el ascendiente, influencia y autoridad.

LAS FUNCIONES DEL MANDO

La Decisión

Es la característica específica del que manda y la justificación de toda jefatura. Decidir significa escoger, con pleno conocimiento de causa, una línea de acción y aceptar las responsabilidades que puedan derivarse. El proceso de toma de decisiones abarca dos fases, llamadas: Período Conceptual y Período de Ejecución.

a.- Período Conceptual

Corresponde a la etapa en que el jefe plantea correctamente el problema, tomando en cuenta todos los detalles, su estudio, análisis de posibles soluciones y finalmente la elección del curso de

acción que da la mejor solución al problema o situación de conflicto. Se orienta al estudio racional de los hechos y permite al jefe tomar la decisión más acertada.

b.- Período de Ejecución

Corresponde a la etapa de llevar a la práctica la solución escogida, con la cual se tratará de alcanzar el objetivo con los medios disponibles, identificar a los hombres con la misión, unificar y armonizar esfuerzos, y seguir el curso de los acontecimientos y corregir si fuese necesario.

Proceso básico de mando

Se puede dividir el proceso básico de mando o también llamados fases de mando a las siguientes: Prever, Programar, Organizar, Motivar, Coordinar y Controlar siendo las tres primeras condiciones de carácter mecánico y las tres restantes enteramente dinámicas.

Prever. Es preparar y calcular actividades o sucesos futuros, constituyendo una acción esencial en el que manda. Un índice de competencia del Oficial se basa en la capacidad de adelantarse a hechos o circunstancias que puedan presentarse y tener previstas las acciones a tomar.

Programar. Consiste en fijar por escrito el plan elaborado, mediante la función de prever. Para planear una actividad o trabajo cualquiera debe formularse las siguientes preguntas:

- **Qué** se deba hacer.
- **Quién** lo va a realizar.
- **Cuándo** debe efectuarse.
- **Dónde** se ejecuta la acción.
- **Cómo** cuál es la mejor forma.
- **Para qué** objeto o propósito perseguido.
- **Con qué** medios materiales o recursos.

Una vez determinadas las posibles soluciones o cursos de acción, son sometidos a las pruebas de:

- **Conveniencia** con el propósito de la misión asignada.
- **Aceptabilidad**, que los resultados esperados compensen el esfuerzo a realizar.
- **Factibilidad** con los recursos disponibles.

Una vez seleccionado el Curso de Acción a seguir, se procederá a redactar la orden, la cual debe reunir los requisitos de:

- **Clara**, que no deje dudas en cuanto al contenido de lo que expresa,
- **Concisa**, que exponga en forma breve y taxativa lo que se debe hacer
- **Exacta** en su sentido y significado

Precisa esto es, que se refiera a lo medular y sustancial del plan a seguir, definiendo, sin lugar a dudas las tareas de cada elemento involucrado.

Organizar. Es distribuir los medios y dotar a los elementos orgánicos de los recursos necesarios para su funcionamiento.

Son normas esenciales para organizar una unidad, aspectos tales como: definir las obligaciones y deberes de cada miembro, relativas al puesto que ocupa; asegurarse que cada hombre conozca su cometido y su responsabilidad en la tarea común; evitar que las funciones de cada uno se interfieran entre sí; dejar todo el margen posible a la iniciativa personal; adiestrar a los mandos presentes y futuros; confeccionar los instrumentos de organización que se consideren más útiles, tales como organigramas, cuaderno de funciones y tableros de anuncios.

Motivar. Una vez organizados los distintos elementos y asignadas las obligaciones, el Oficial ordena poner en ejecución la acción planeada, para lo cual estimula a los individuos de su grupo para lograr el mejor cumplimiento de la misión. Éstos le cumplirán de mejor manera en la medida que el jefe les haya inculcado amor por el esfuerzo, y sentido de la responsabilidad y de cooperación, es decir, los haya motivado.

Entendiéndose por motivación la función dirigida al grupo y al individuo para conseguir una fuerte cohesión y una fuerte identificación del individuo con el grupo, y del grupo con la misión, se requiere que el jefe presente a sus hombres objetivos reales, tangibles y a corto plazo, que estén en línea con un objetivo más distante. Los objetivos parciales deben dar a los hombres la sensación de progreso.

Coordinar. Es establecer armonía entre los actores y los hombres de una organización, tratando de relacionar y unificar los esfuerzos, trabajando armoniosamente en equipo.

El medio más eficaz para conseguir una buena coordinación es la información oportuna y exacta de la realidad, y que los hombres conozcan la marcha de las actividades del grupo y participen en ella.

Fundamental resulta ser la promulgación de planes y órdenes, hecha por medio de reuniones, conferencias, entrevistas personales, circulares, comunicaciones en tableros, encuestas y buzón de iniciativas.

Una adecuada comunicación, en el seno de una organización, evitará el rumor que, además de causar inquietud o desconcierto, puede dar lugar a una pérdida de confianza por parte de los hombres en el mando. La comunicación ayuda a mantener la cohesión interna de los elementos del grupo y la identificación de sus miembros.

Controlar. La función de controlar es ampliar los sistemas adecuados para asegurarse que se está cumpliendo lo programado. Ella se logra comparando el plan previsto con la ejecución de las tareas; readaptando el plan a la marcha de los acontecimientos, analizando resultados y buscando errores para corregirlos.

La supervigilancia de la acción planeada resulta fundamental en toda organización, siendo inútil el más perfecto planeamiento si no se cumple a cabalidad. El jefe debe hacer ver a sus hombres que el control busca asegurar que toda la cadena de mando compruebe la ejecución de cada una de las órdenes y tareas asignadas, para el bien de la misión del grupo.

La Dirección de Hombres

Consideraciones Generales

Resulta esencial una voz de mando firme para controlar a un grupo de hombres, habiéndose experimentado más de alguna vez la turbación que produce el estar formado bajo el mando de una persona cuya voz es débil y sin entusiasmo, ocasión en que el grupo que obedece las órdenes se pregunta: ¿Querrá decir tal cosa? Una voz débil no puede controlar ni a las tropas más disciplinadas.

En el período de instrucción de cadetes nuevos, y durante el Cuarto Año nuevamente, se asigna tiempo para la instrucción y práctica de voces de mando. La mejor instrucción y enseñanza es la aplicación que el cadete realiza cada vez que se presenta la

oportunidad en las designaciones como Comandante de Curso, de Escuadra y Sección.

Así se asegura de que está impartiendo las órdenes correctamente y no tratará de distinguirse introduciendo sistemas caprichosos.

La práctica conveniente de impartir órdenes, no sólo desarrolla la propia confianza en el manejo de los hombres, sino que también, lo que es más importante, crea la confianza de los hombres en su conducción.

Órdenes verbales

El medio más empleado para impartir directivas es la orden verbal dada a un subordinado para que ejecute cierta tarea. Normalmente los métodos de ejecución son dejados a la iniciativa del subalterno, siempre que el superior crea que éste se encuentra en condiciones de cumplirla satisfactoriamente.

Supongamos que el Oficial de Guardia ordena al patrón de una lancha: "Patrón, al muelle Prat a las órdenes de mi Comandante. Si no se encuentra aún allí, lo espera hasta las 16:00 horas y regresa a bordo". En este ejemplo se ha explicado claramente el objetivo, o sea, traer y esperar al Comandante hasta cierta hora, los detalles están claros, porque el patrón no sólo sabe exactamente dónde debe ir, sino también cuándo debe regresar.

Del ejemplo anterior, debe recogerse la necesidad de una claridad perfecta de las órdenes que se imparten. Hay que asegurarse que las órdenes verbales sean dadas en voz suficientemente alta como para ser oídas por quienes las reciben.

Debe vigilarse la expresión del hombre que recibe la orden, por si se descubre algún indicio que pueda indicar que no la ha entendido. Por último, debe preguntarse a los subordinados si la orden que se les acaba de dar, fue comprensible.

Durante el período de reclutas, es corriente la utilización del método de hacer repetir la orden dada verbalmente por parte del subalterno, como una forma de verificar su clara comprensión, así como el obligarlo a dar cuenta de su correcto, completo y oportuno cumplimiento.

Es preciso tener presente que un jefe debe siempre mantener, en forma directa o con ayuda de otros subalternos de mando intermedio, el control sobre las actividades que se están realizando. En esta forma podrá corregirlos y guiarlos oportunamente, al

mismo tiempo que estará en condiciones de evitar la ocurrencia de accidentes o imprevistos que pongan en riesgo la seguridad física de su personal.

Nunca debe perderse el enlace con las personas subordinadas durante la ejecución de una tarea, salvo que alguna interrupción del mismo pudiese estar planificada de antemano, en cuyo caso, quienes son responsables de ejecutar las órdenes, deben tener clara conciencia del objetivo perseguido por la unidad o grupo de tarea.

CARACTERÍSTICAS DEL OFICIAL EN EL EJERCICIO DEL MANDO

Anteriormente han sido analizados diferentes conceptos que el Oficial que ejerce mando debe tener presente. Además de la Lealtad, característica quizá más importante de todas las que debe aplicarse, tanto hacia los superiores cuanto hacia los subordinados, la Disciplina, Obediencia, Iniciativa, Inteligencia, Justicia y Respeto, existen las siguientes:

- **Sencillez.** Esta cualidad, aunque no es tan importante como otras, es signo de grandeza, puesto que mientras más grande es el hombre, con más sencillez se conduce. Sin embargo, el Oficial joven debe evitar que la práctica de la sencillez lo conduzca a rebasar los límites de la dignidad personal, debiendo, su propio buen juicio y discreción, guiarlo para determinar esos límites. La mejor regla a seguir, es evitar hacer algo que más tarde pueda conducirlo a una situación embarazosa.

Nada puede arruinar más rápidamente el éxito en el mando, que la pompa y vanagloria en su conducta. La megalomanía ha roto muchas carreras, siendo rápidamente captada por el personal y estimada como demostración de inferioridad y limitada experiencia.

Modestia, dignidad y aun humildad, son características de grandeza de carácter y amplia experiencia. Es peligroso para un líder superestimarse como tal, ya que realzar su propia importancia es igual a darse a sí mismo el crédito que supuestamente los hombres deben tener de él. Considerar su propio engrandecimiento y bienestar, en vez de considerar el de los demás, es revelarse el mismo como una nulidad para el mando.

- **Control de sí mismo.** Es el secreto para controlar a los demás. Para mandar hombres, primero debe uno a mandarse a sí mismo. La lucha de un hombre para subordinar hombres, es decidida por su voluntad de subordinarse uno mismo a sus propios instintos.

Los hombres aceptan rápidamente como jefe al que es capaz de dominarse a sí mismo. El Oficial que pierde su dominio de los nervios por errores en un ejercicio y le grita a sus hombres, sacrifica una gran parte de su mando. Lo mismo ocurre al que no puede dominar su impaciencia o al que gusta de satirizar a sus hombres. Del brazo con el dominio sobre sí mismo, van la confianza, la calma y la seguridad.

El Oficial que posee control sobre sí mismo es aquel que siempre ofrece un espectáculo de calma durante una emergencia, a quien nunca falta dominio sobre sus nervios, que nunca pierde la cabeza, es aquel que no se afecta por el contagio de una desbandada. El hombre que pierde el dominio sobre sus nervios, que se desespera y culpa a sus subordinados sin pensar en lo que dice, únicamente refleja impotencia y su incompetencia para el mando. Al mismo tiempo, hace un papel triste y ridículo.

Nunca grite, murmure o trate de ser negativo. A medida que usted alza la voz, pierde dominio sobre sus hombres. Cuando grita, no tiene ninguno.

- **Tacto.** Es el aceite lubricante de las relaciones humanas. El hombre que considera el tacto innecesario en el trato con sus subordinados, es probablemente el mismo hombre que martilla su sextante con una llave inglesa para hacerlo trabajar.

El tacto es una rápida o intuitiva apreciación de lo que es adecuado, propio o correcto. Es casi una característica moral que puede ser cultivada por experiencia, subordinación de sí mismo y con la observación de la manera en que las personas de tacto y las que carecen de él, controlan a otras personas.

Aspecto esencial del tacto es el conocimiento de la naturaleza humana. El hombre de tacto sabe cómo tratar a sus semejantes. En el servicio hay más de un Oficial de experiencia y habilidad, cuya utilidad militar es seriamente opacada por su falta de tacto. Es el aceite que hace mover, sin fricción, la maquinaria militar. Cuando el tacto falta, la maquinaria militar adquiere pronto un desagradable chirrido. El tacto debe estar presente en toda relación humana, en toda agrupación de personas, comenzando por el propio hogar que es el crisol donde se fragua la esencia de toda persona.

- **Energía y entusiasmo.** Todos han visto hombres ingeniosos tan faltos de energía, que no parecen llegar a nada en la vida, ocurriendo lo mismo a quienes son dotados de gran superioridad mental, pero carecen de ánimo para actuar. Por el contrario,

hay otros que adquieren cierta cantidad de éxitos en la vida, debido casi enteramente a su incansable energía. Cuando estos dos factores, la inteligencia y la energía, están combinados en una persona, podemos asegurar que será un hombre prominente.

Emprender una tarea con energía y entusiasmo, presupone interés y ambición. El entusiasmo es altamente contagioso, mucho más que la viruela y el sarampión. Se comunica a otros principalmente bajo la forma subconsciente, del ejemplo; pero también conscientemente poniendo en juego los instintos humanos de amor, lealtad y patriotismo. El entusiasmo estriba en la diferencia entre hacer las cosas maquinalmente, como cuestión de deber, y hacerlas con energía, vigor y entereza, con deseo y satisfacción. Entusiasmo es sólo otro nombre dado al espíritu de cuerpo.

Uno de los factores que más pesan en producir la energía humana es la salud, siendo los ejercicios al aire libre uno de sus mejores productos. Desafortunadamente las condiciones de a bordo no son favorables para el ejercicio, lo que exigirá del Oficial iniciativa y espíritu creativo, para crear aquellos juegos que permitan mantener y acrecentar el nivel de salud del personal. Con buena salud, energía, entusiasmo y la voluntad de ganar, el vencer dificultades es un mero trámite.

- **Sinceridad.** La sinceridad es la seriedad en el esfuerzo y está relacionada con el entusiasmo. Un Oficial deberá ser sincero, tanto en el trabajo como en el juego. Un hombre de mente seria, no es necesariamente un hombre sincero.

Cuando el hombre nota la sinceridad y el celo que tiene un Oficial por su División, torre y C.I.C., y advierte que su trabajo está por sobre su natural deseo de ir a tierra, que pesan más sus deberes que su interés, respetará al Oficial por eso y trabajará con más empeño.

- **Fe.** La fe es meramente confianza, existiendo tres clases de fe: fe en uno mismo, fe en la Humanidad y fe en la causa en la que está luchando. Si un hombre pierde la fe en sí mismo, se convierte en débil y sumiso; carecerá de iniciativa, de energía y empuje; fallará en el respeto de los otros y en el suyo propio. Si pierde la fe en sus compañeros, se convierte en cínico, en uno que todo lo duda. Él no creerá en nadie y no será leal a nadie.

La fe en una causa es esencial para la victoria. Su ausencia nos acerca a la deslealtad. El debilitamiento

de la fe o de la confianza en una campaña, invariablemente es seguido de un relajamiento de la moral, de la desmoralización, desinterés, desintegración y derrota.

El Oficial que cree con firme voluntad en el servicio, la flota, su buque, su Comandante, su división y en él mismo, verá su actitud reflejada en el comportamiento de sus hombres, es decir, contribuirá en gran medida al logro del bien común.

- Valor y decisión. Hay dos clases de valor, el valor físico y el valor moral, siendo el primero, el más común de los dos. Valor es algo material y existe solamente cuando el carácter de la persona es lo suficientemente fuerte como para evitar el instinto del miedo, previniendo que este instinto se apodere de él.

No existe hombre que no sienta el miedo, siendo necesario al marino poder controlarlo, ya que en caso contrario, podría amenazar a la seguridad y eficiencia del buque. Valor moral es aquel que sostiene a los hombres en las crisis mentales, que requiere entereza y nos hace de una cualidad de confianza, en todos los trances.

El valor moral llevará al hombre a admitir sus errores, una vez convencido de que está equivocado.

Nadie seguirá con voluntad a un líder que carezca de valor, ni tampoco esperará triunfar si es consciente de su propia debilidad moral. Por lo tanto, el líder y sus hombres, deben tener ambos confianza en que el primero posee valor y fuerza de carácter, así como control de sí mismo y capacidad para un juicio razonable en momentos de crisis. La forma de miedo más común en el servicio no es el miedo físico de ser herido, sino el miedo a la reprobación.

TÉCNICAS DE MANDO

Existe un gran número de técnicas basadas en principios bien establecidos que pueden ser empleados para mandar al personal y que han sido puestas en práctica durante generaciones con buenos resultados. Sin embargo, suele ocurrir que aun conociéndolas, no sepamos cuál, cómo y cuándo poner en práctica cada una de ellas.

Todo acto de mando debe hacer sentir al subordinado que mientras se desempeña al máximo de su capacidad como tal, estará seguro y sus esfuerzos serán reconocidos, existiendo un gran número de técnicas que puede utilizar el “conductor” para alentar estos sentimientos, los cuales constituyen el principal motor del cumplimiento del deber.

Voces de mando. Las voces de mando deben ser positivas, dadas en un tono de voz que no deje lugar a dudas de su ejecución, siendo necesario mirar a los ojos de los hombres cuando se les manda. Ellas se van haciendo familiares como resultado de su constante empleo.

Las situaciones que originan voces de mando pueden presentarse sin aviso previo. Por ejemplo, un Oficial pasa ronda por el buque y descubre un principio de incendio en el Pañol de Inflamables, puede ordenar, en ese caso, a quien se encuentre próximo: “Informe al Oficial de Guardia que hay un incendio en el Pañol de Inflamables”, y a otro hombre: “Traiga el extintor más próximo”. Cualquiera que reciba una de estas voces de mando, no tiene otra alternativa que hacer inmediatamente lo que se le dice y sin discusión. Tanto para dar órdenes como para corregir errores de procedimiento en el cumplimiento de éstas o en otras situaciones del servicio, existen algunas técnicas.

Técnicas para dar voces de mando

- Explicar lo que quiere que se haga, no cómo debe hacerse.
- Crear la sensación de que está diciendo “Vamos a hacer” y no “Hay que hacer”.
- No recurrir al nombre de un superior para dar más peso a la orden.
- No criticar a otro Oficial o a otra agrupación delante de sus hombres.
- Mantener informado a los subordinados, de manera que experimenten la sensación de participación.
- Usar la palabra “nosotros” en lugar de “yo”, siempre que sea apropiado y posible.
- Reconocer el mérito de los subalternos, cuyas ideas han causado progreso.
- No amenazar con castigos para hacer cumplir una orden.

Técnicas para reprender o fiscalizar

- Elogiar en público; censurar en privado.
- Disciplinar al individuo que corresponda y no al grupo.
- Evitar la actitud despótica o altiva.
- Tener en cuenta si la falta de disciplina ha sido intencional.
- Considerar la hoja de vida del personal.
- Ser imparcial, consecuente y humano.
- Nunca aplicar un castigo severo por faltas leves

- Enseñar la comprensión de la disciplina más que el temor a ella; castigar al culpable en el acto y defender al inocente resueltamente.
- No ver sólo los defectos del hombre.
- Aprobar las acciones correctas.
- Nunca tutear al personal. No ganará con ello más confianza con la tripulación, sino por el contrario, le hará sentirse mirado en menos.
- Evitar juicios precipitados.
- No atribuir la falta a defectos congénitos y evitar la ironía, ya que es hiriente.
- No confundir la firmeza con la brutalidad.
- Siempre la represión se debe hacer con buenas palabras y buenos modales.
- No sólo ver en un hombre los defectos, sino buscar también lo positivo.
- Diferenciar los hechos probables de los interpretados. Juzgar sólo los comprobados.
- No dejar largo tiempo al individuo, bajo la impresión de la reprensión, sino que aprovechar la primera oportunidad para alabarlo por algo que haga bien. Toda reprensión debe terminar con una llamada alentadora y de esperanza, apelando a las cualidades del individuo.
- El castigo debe ser a las faltas que lo requieran para que no pierda su fuerza.
- No castigar “sobre la marcha”; menos estando irritado. Esperar y considerar todos los elementos de juicio.
- Escuchar posibles causas atenuantes.
- No sancionar o reprender ante sus subordinados, pues atenta contra su imagen.
- No dudar sin motivo justificado.
- Al sancionar, se debe hablar y escuchar al culpable en el momento adecuado, para que reconozca y acepte el castigo por su falta, como rehabilitación.
- Jamás se debe dejar pasar una falta sin aplicar la sanción correspondiente.
- No aparentar tener una resistencia, de esta forma podríamos provocarla.
- Tener calma y averiguar la causa de la oposición (palabra mal comprendida, gesto mal interpretado o decisión juzgada como arbitraria)
- A las personas irritadas, preguntarles de modo que respondan en forma afirmativa.
- Al personal que sólo ve obstáculos y dificultades, mostrarle los éxitos que lleva conseguidos, estimulando su amor propio.
- Ante un reclamante ocasional, se debe actuar firmemente, apoyado en leyes y reglamentos, haciéndole ver que su proceder lesiona el bien común.

Para evitar todo tipo de resistencia, es necesario que el jefe conozca al personal bajo su mando y sepa los problemas de cada uno de ellos, para que de esta manera pueda sacar el máximo de provecho y por ende, el engrandecimiento de la Institución.

Otras consideraciones del Mando

El prestigio, rectitud moral, entrega y justicia observada por los conductores de hombres, serán los más valiosos instrumentos para evitar resistencias y vencerlas.

Siendo ley en psicología que el mejor medio de provocar la repetición de un acto bueno o meritorio, es asociarlo a la memoria con la idea de haber cumplido y con un sentimiento agradable, otra norma para dar a un hombre confianza en sí mismo es mostrarle su valor, su iniciativa y su recto juicio.

Hay que dar a los hombres oportunidad de mostrar sus buenas cualidades, sus conocimientos y su habilidad, valorando y apreciando después de sus trabajos en todo lo que vale. Además de manifestar al grupo los resultados obtenidos, para que los hombres conozcan sus progresos, se les debe expresar oportunamente la satisfacción por un determinado esfuerzo o por un trabajo hecho.

No se debe prodigar en exceso alabanzas y felicitaciones, pero tampoco dejar pasar una ocasión para hacerlo. Felicitar después de un esfuerzo grande, vencidas ciertas dificultades, al culminar un trabajo, produce buenos resultados así como estar atento a animar siempre al hombre que vemos caído o que ha perdido la confianza en sí mismo.

Siempre que sea posible, se felicitará colectivamente y se mantendrá informado de lo que se les reserva. No deben formularse promesas que no se puedan cumplir, ni perseguir a alguien en particular.

Oficial de División

El Oficial de División, designado por el Comandante para mandar un determinado grupo de hombres, dentro de la organización del buque o repartición, es el eslabón más importante de la larga cadena de mando naval, pues ejerce el mando directo del personal.

Su trabajo se desarrolla dentro de las fibras esenciales del espíritu naval y debe comprender la misión de su buque o repartición, a la vez que concentra su atención en innumerables detalles

específicos de su División. Realizar sus trabajos en un nivel que debe producir resultados directos, descartando la promulgación de normas demasiado amplias o generales a sus subordinados y, por ende, no pasar por alto los detalles.

Tiene que ser capaz y vivaz en su diaria labor, así como accesible a sus hombres para estimular su confianza. El oficial de División ha de ejecutar un sinnúmero de tareas administrativas rutinarias; aun así debe buscar el tiempo para la supervisión diaria de sus subordinados y el contacto personal con ellos. Precisamente, esta supervisión y orientación es la que debe reconocer como su principal deber.

El Oficial de División y sus ayudantes son los guías que realmente hacen o destruyen una organización eficiente. Su contacto con el personal debe ser diario y directo. En la conducción y ejecución de los planes del Comandante, después de las ampliaciones y especificaciones del Segundo Comandante y Jefes de Departamentos, son ellos el factor decisivo en lograr la buena marcha de la Unidad. Su comprensión, recursos y energía producirán una activa, hábil y eficiente unidad, o en su defecto, buques descuidados y pobremente disciplinados. Un buque será tan bueno como la suma de sus divisiones.

Deberes del Oficial de División

Según la Ordenanza de la Armada, el Oficial de División representa el medio ejecutivo para satisfacer las necesidades de instrucción, disciplina y bienestar del personal a su mando. Para cumplir sus delicadas funciones deberá:

- Preocuparse especialmente de instruirles en los asuntos militares, morales y profesionales, así como en el conocimiento de sus deberes para con la Patria y la Institución.
- Fomentar su espíritu de cuerpo y prepararlos físicamente con ejercicios tendientes a convertirlos en personas sanas de alma y cuerpo, profesionales aptos para desempeñar la misión que le corresponde en la Armada.
- Conocer los nombres y cualidades de cada uno de sus subordinados e imponerse de su capacidad, de su competencia, de su conducta y de su carácter, así como de sus problemas personales y familiares; todo ello, con el fin de asignarlos en los puestos donde la acción particular de cada uno produzca el mayor rendimiento para el servicio.

- Exigir el uso de la tenida reglamentaria del personal, como también, su buena presentación y exteriorizaciones militares y de vestuario, tanto en puerto como en la mar.
- Tener planes de los diversos zafarranchos de la unidad y los cuadros con todos los puestos del personal de su División, distribuyendo en ellos a cada persona de acuerdo a las aptitudes de cada una.
- Mandar y dirigir personalmente la instrucción, movimientos y ejercicios militares y marinos del personal que compone su División, secundado por el personal de Gente de Mar ayudante que se designe.
- Velar porque su personal tenga su equipo reglamentario, pasando periódicamente las revistas del caso y verificando que se subsanen oportunamente las deficiencias encontradas.
- Semanalmente, pasar revista de camas al personal de su División.
- Velar porque se lleve actualizada la documentación que reglamentariamente corresponde a la División, siendo las más importantes:
 - a. Carpeta de Planes de la División.
 - b. Carpetas Personales.
 - c. Libreta de anotaciones.
- Atender todo lo relacionado con los permisos del personal de su División, programando oportunamente los períodos de feriado, tratando de que todo su personal haga uso del descanso que le corresponde. Lo anterior, sujeto a disposiciones reglamentarias e instrucciones del Comandante.
- Cuidar que diariamente los enfermos visiten al médico e imponerse del estado de salud de su personal, verificando que se cumpla con el tratamiento prescrito por el facultativo.
- Interiorizarse del alcance líquido de los haberes mensuales de cada persona, con el fin de colaborar en la administración de sus recursos, informando las anomalías al Jefe de Departamento respectivo.
- Informar al personal recién transbordado a su división, respecto de los puestos de zafarrancho,

cargo y alojamiento, que le corresponde, dentro de los diversos planes de distribución del buque.

- El oficial deber darse cuenta cuando su personal no reúne el grado normal de disciplina y debe tomar la acción correctiva correspondiente a cada caso el fin de solucionar tal problema.

Solución de un Problema de Mando

Existen principios y técnicas de mando que pueden ser útiles para solucionar los casos de ocurrencia más frecuente, encontrándose entre éstas:

- a. Establecer la situación que se vive y cuáles son los elementos de juicio.
- b. Reunir todos los hechos pertinentes, medio ambiente, hombre y materiales.
- c. Analizar el problema a base de los hechos. En esta oportunidad, serán puestos a prueba el conocimiento que posee el conductor, su criterio y poder de razonamiento.
- d. Exponer su solución y plan de acción para llevarla a cabo. Siguiendo su análisis, el conductor considera diversas alternativas y decide el que se llevará a cabo.
- e. Verificar la conclusión a que se ha llegado y determinar si es compatible con la solución dada por otros de mayor experiencia.

Conviene considerar independientemente cada solución parcial como un problema pequeño y evitar caer en soluciones tipo. La mayoría de las situaciones de a bordo que se pueden presentar son similares, pero requieren soluciones adecuadas de acuerdo con el momento real que se vive. Analizaremos el siguiente caso práctico a bordo de una fragata:

Un Subteniente, en su desempeño pasa por alto a un Contramaestre encargado. El Oficial de Guardia observa un resentimiento de este último ante la actitud adoptada por el oficial subalterno. ¿Qué procedimiento adoptará el Oficial de Guardia para corregir esta situación, dejando conforme al Sargento y sin dañar el prestigio del Oficial?

Veamos los hechos: el Subteniente, que se encuentra apostado de Ayudante del Oficial de Guardia, observa que el Cabo patrón de la embarcación del régimen del buque no está afeitado correctamente y se encuentra mal tenido.

El Subteniente reprende airadamente al patrón delante de la tripulación de su embarcación, en los siguientes términos:

“No entiendo cómo su Contramaestre de embarcaciones lo ha dejado tomar su puesto en esa facha. Retírese de la embarcación. Queda relevado de su puesto”.

De lo ocurrido, nada dice al Sargento de embarcaciones de la Guardia, quien recibirá más tarde el comentario de la situación que le hará el Cabo patrón una vez desembarcado.

El Subteniente es un oficial cuyo último embarque fue en el Buque Escuela. Es fácilmente excitable y le falta confianza en sí mismo, lo que traduce en actitudes despóticas hacia el personal subalterno. El Sargento Contramaestre tiene muchos años de servicios, conoce sus derechos y obligaciones, no simpatiza con los oficiales jóvenes y es sensible por sus privilegios.

Al enterarse de lo ocurrido, se siente herido y piensa: “Si ellos creen que lo saben todo, que sufran las consecuencias”. Luego va a dar cuenta de lo ocurrido al Oficial de Guardia.

Análisis. El Oficial de Guardia analiza los hechos ocurridos en la siguiente forma:

- Si llamo a mi presencia al Subteniente y al Sargento, simultáneamente, para hacerles comprender sus errores, podría resultar que la tensión entre ambos sea tan grande que motive una discusión en mi presencia, obligándome a asumir una posición en contra del Sargento, aunque éste tenga razón.

Ambos hombres pueden restarle importancia al incidente a causa de mi jerarquía, y entonces nada podré enseñarles a ninguno de ellos. El Sargento, siendo un subordinado del Subteniente, puede suponer que es reprendido bajándole su moral más todavía.

A su vez, el Subteniente puede creer que es criticado en presencia del Sargento. Por otra parte, como soy el Oficial más antiguo, una aclaración puede tranquilizar a ambos.

- Si no llamo a ninguno de los dos, el Subteniente nunca aprenderá que pasar por encima del personal, es un mal procedimiento y el resentimiento del Sargento continuará en

aumento. Si llamo por separado a ambos, podría resultar que:

- Si soy demasiado severo en mi crítica sobre el proceder del Subteniente, corro el riesgo de destruir por completo la poca confianza que tiene en sí mismo, y hacer de él un Oficial peor de lo que ahora es.
- Si lo reprendo amistosamente, podré señalarle los inconvenientes que significa el pasar a llevar a Suboficiales o personal subalterno, y especialmente, el efecto que esto produce en la gente. De este modo podría devolverle su confianza, su optimismo y corregir su error.
- Si hablo al Sargento, haciéndole saber que estoy en conocimiento del incidente, y le manifiesto que tengo una buena opinión de la capacidad de mando del Subteniente, el Sargento sabrá que reconozco que el Oficial ha cometido un error, enterándose también que tengo buen concepto del Subteniente y que espero que él también comparta esa opinión y pase por alto lo ocurrido.

Resolución. Los dos hombres fueron llamados por separado para una conversación amistosa.

Al hablar con el Subteniente, el Teniente empezó su exposición ratificando su confianza y manifestándole que, en general, estaba satisfecho con su desempeño y el trabajo que realizaba. Luego procedió a instruirle acerca de la importancia de considerar la responsabilidad del personal que tiene cargos a bordo, haciendo referencia al hecho que recientemente ha llegado a su conocimiento.

También le hizo presente que es normal que los oficiales jóvenes cometen errores provocados por su falta de experiencia, instándole a que diera por finalizado el incidente y que tomara lo ocurrido como una lección para el futuro.

En su conversación con el Sargento Contramaestre, el Teniente le expresa su satisfacción por tener a bordo personal con su experiencia y capacidad. Posteriormente le manifiesta que lamenta el incidente ocurrido con el Subteniente, lo que parecía indicar que este Oficial joven lo había pasado a llevar en un asunto que era de su responsabilidad.

Le señaló que esto se debía solamente a la falta de experiencia del Subteniente, recordándole algunos errores similares cometidos por los que hoy

en día eran altos Oficiales de la Armada, mientras efectuaban sus primeras navegaciones como oficial.

Le dice al Sargento que el Subteniente posee muy buenas cualidades y capacidad de mando y que, sin duda llegará a ser un buen oficial cuando adquiera una mayor experiencia.

Le expresó además, que vería con agrado toda ayuda o colaboración que el Sargento pudiera prestar en la solución de problemas de maniobras y operación de las embarcaciones del buque, que en su carácter de encargado tuviera que enfrentar.

Conclusión. En su acertada resolución, el Teniente puso en evidencia el Criterio y forma de actuar de un verdadero conductor. En este problema dejó de manifiesto su consideración por la personalidad del conductor, la de los subalternos y las circunstancias del caso en la solución del hecho disciplinario, ha obrado con tino y criterio, y el conductor ha procedido en forma astuta y categórica.

Definiciones de la Ordenanza de la Armada

Jerarquía, artículo 242

Es la autoridad inherente de todo superior en razón de su grado, o antigüedad. Da primacía sobre quienes tengan grado o antigüedad inferior, e implica respeto y obediencia del subalterno. No interfiere ni se interpone al mando militar

Grado, artículo 241

Es la categoría militar que se posee y corresponde a una determinada ubicación dentro de la escala jerárquica.

Cargo o puesto, artículo 241

Es la ocupación o función que se asigna en virtud del grado jerárquico, especialidad, antigüedad, conocimientos y habilidades.

Escala Jerárquica, artículo 242

Es la disposición en orden sucesivo de mayor a menor de los grados y antigüedad de los Oficiales y Gente de Mar, prescindiendo del escalafón al que pertenecen.

Escalafones, artículo 246

El personal de la Armada se agrupa en diversos Escalafones, de acuerdo con su procedencia, función o especialidad, y dentro de ellos ser ordenado por su grado y antigüedad de acuerdo con las leyes y reglamentos vigentes.

Antigüedad, artículo 249

Es el orden jerárquico que tienen un Oficial o Gente de Mar respecto a otro. La de los Oficiales, entre los diferentes escalafones, será determinada, a igualdad de grado, por la fecha del último nombramiento o ascenso, y entre los de igual grado y fecha de ascenso, conforme a la siguiente precedencia: Ejecutivos e Ingenieros Navales, Infantes de Marina, Cubierta y Máquina, Abastecimientos, de Mar y de los Servicios.

Superior Jerárquico, artículo 249

Superior Jerárquico o por razón de grado, es aquel que tiene respecto a otro, un puesto más elevado en la escala jerárquica o, dentro del mismo grado, mayor antigüedad, sea cual sea la rama o servicio a que pertenece.

Superior Militar, artículo 250.

Superior militar o por razón de mando, es aquel que ejerce autoridad, mando o jurisdicción por el Cargo que se le ha conferido legalmente o por sucesión de mando de acuerdo con las leyes y reglamentos, en todos los asuntos de su autoridad, mando o jurisdicción, ejemplo: el Segundo Comandante de un buque es Teniente Primero y el Jefe de Departamento de Abastecimiento es Capitán de Corbeta; el primero será superior militar.

Subalterno, artículo 290

Es aquel que tiene con respecto a otro, una posición más baja en la escala jerárquica, y dentro del mismo grado una menor antigüedad, no importando la rama, servicio o Institución a que pertenezca; ejemplo: un Subteniente Ejecutivo será Subalterno de un Teniente Segundo Litoral.

Subordinado, artículo 291

Es aquel que está las órdenes de otro, cualquiera que sea su grado o antigüedad, en razón del puesto o cargo que ocupa en su Unidad, ejemplo: el Capitán

de Corbeta AB del ejemplo citado en Superior Militar, será subordinado del Teniente Primero.

Mando Militar, artículo 313

Es el que corresponde por naturaleza al Oficial de Armas y al de otro escalafón por excepción, sobre el personal que le está subordinado, en razón del puesto que desempeña o de una comisión asignada, y que tiende directamente a la consecución de los objetivos de las Fuerzas Armadas.

Mando Jerárquico, artículo 313

Es la facultad inherente de mandar de todo superior en razón de su grado o antigüedad.

Da primacía sobre quienes tengan grado o antigüedad inferior e implica respeto y obediencia del subalterno. No interfiere ni se interpone al mando militar.

Mando a Flote, artículo 315

Es el mando militar conferido a los Oficiales Ejecutivos para mandar uno o más buques y aeronaves.

Sucesión de Mando a Flote

Recae, por antigüedad, entre los Oficiales Ejecutivos. A falta de ellos, recae el mando sobre los Ingenieros Navales y continúa entre el resto de los Oficiales de Línea: Cubierta y Máquina, Abastecimiento, de Mar y de Infantería de Marina, por antigüedad.

Sucesión de Mando en Tierra

Recae sobre los Oficiales de Armas de acuerdo con el siguiente orden de precedencia: Oficiales Ejecutivos, Ingenieros Navales, Infantes de Marina y Cubierta y Máquina, por antigüedad, y continúa entre el resto de los Oficiales de Línea por antigüedad.



Capítulo Veinte

*“Tradición es aquello que no está escrito en leyes ni en ordenanzas, pero que se graba más profundamente en el corazón del hombre que las letras de unas y otras. Es la línea de conducta de una familia, de un ejército y de una marina”,
diccionario militar del Capitán Óscar Kaplán.*

TRADICIONES, COSTUMBRES Y CEREMONIAL NAVAL



INTRODUCCIÓN

Dado que, a lo largo del tema, nos referiremos constantemente a los conceptos “tradición” y “costumbre”, diremos en primer lugar que de acuerdo con el Diccionario de la Real Academia Española, se entiende por Tradición la “Transmisión de noticias, composición literaria, doctrina, ritos, costumbres hechas de padres a hijos al correr los tiempos y sucederse las generaciones”, y por Costumbre al “Hábito adquirido por la repetición de actos de la misma especie. Conjunto de cualidades o inclinaciones y usos que forman el carácter distintivo de una nación o persona”. Definidos los términos, entramos en materia.

TRADICIONES Y COSTUMBRES NAVALES

Las tradiciones navales son prácticamente iguales en todas las marinas del mundo y constituyen un motivo de orgullo para ellas. Tienen tal fuerza, que siempre han originado movimientos para oponerse a los cambios.

Los marinos son tradicionalistas por excelencia. Durante la Segunda Guerra Mundial, la Marina de los Estados Unidos pensó que la tenida de sus hombres estaba quedando anticuada, y aunque una encuesta hecha entre el personal concluyó que un 83% se oponía al cambio, dispuso que los pantalones

usaran marrueco en lugar de la tapa. Los marinos rechazaron este cambio y siguieron usando la tapa, ya antirreglamentaria lo que obligó al Alto Mando a dejar los pantalones tal como eran.

Las costumbres están estrechamente vinculadas a las tradiciones, y gran parte del espíritu de la Armada depende de su permanente observación.

Muchas de las tradiciones y costumbres navales han sido traspasadas por las más importantes marinas del mundo, siendo posible encontrar en la nuestra influencias británicas, españolas y francesas, para mencionar las de mayor importancia, las cuales encuentran su origen en actividades marítimas de la época de los romanos y fenicios.

Herencia común de dichas marinas son el saludo en el portalón, la ceremonia de cambio de mando, los honores, la precedencia para embarcar en una nave, la visita de cortesía a una autoridad marítima al recalar a puerto, ceremonia de sepultación en la mar.

De la Marina francesa, la Escuela Naval adoptó su lema “Honor y Patria, Eficiencia y Disciplina”, conceptos que hoy siguen siendo usados en Francia, con la diferencia de que en vez de Eficiencia, allá se usa el Valor. Dichos conceptos fueron presumiblemente traídos a Chile por el Director de la Escuela Naval de 1858, Capitán de Fragata Jean

Jules Feuillet quien fue contratado en Francia por el Gobierno para organizar las actividades del año que ingresó al plantel el “Curso de los Héroes”.

Para que un acto se transforme en costumbre, se requiere de un uso constante y continuo, durante un prolongado período de tiempo. Debe estar bien definido y fuertemente arraigado, debe ser aceptado por todos, de tal manera que parezca obligatorio y no debe oponerse a lo establecido en leyes, reglamentos u órdenes. Para mantener una costumbre, la omisión es a veces tan importante como su práctica, ya que su desuso por un gran tiempo lleva a privarlo de su carácter obligatorio. Por tal motivo, una de las primeras obligaciones es aprenderlas, practicarlas y fomentarlas.

Los primeros Oficiales de la Marina Chilena fueron ingleses en su mayoría, franceses y españoles en menor grado, quienes nos legaron tradiciones que durante los siglos XVIII y XIX rigieron las principales instituciones navales del mundo. Otras, surgieron de hechos heroicos, realizados por nuestros antepasados, a las que se sumaron costumbres y modelos de comportamiento que hemos ido desarrollando nosotros mismos.

Arturo Prat es el modelo que forjó, no sólo en la Armada, sino en toda una nación, la norma de “Vencer o Morir”, que primero se tradujo en costumbre y posteriormente en una ley escrita que indica que ningún buque de la Armada podrá rendirse jamás, debiendo antes darse la vida por ese ideal supremo que es la Patria. Desde el 3 de abril de 1889, todas las ruedas de gobierno llevan grabadas dichas palabras, y en nuestra Ordenanza así lo establece en su artículo 190.

La Ordenanza de la Armada compila normas, doctrinas y procedimientos, deberes y atribuciones fundamentales de todos los miembros de la Institución, siendo muchos de sus artículos producto de usanzas y costumbres de antigua raigambre naval. Es nuestro deber observar cada una de aquellas normas, siendo la mejor manera de respetar y cumplir cabalmente con la misión de nuestra Armada.

EL CEREMONIAL NAVAL

Es el conjunto de normas de cortesía que intercambian los buques entre sí, o tributan a personas de alta jerarquía o a los países, recibiendo a su vez. Estos testimonios consisten en saludos que pueden hacerse con salvas de cañones, saludos con el pabellón, arriándolo a media asta, de viva voz, de fusilería con salvas, según señala el reglamento

de Ceremonial Naval. Algunas de estas normas de cortesía son las siguientes:

Arriar a media asta el Pabellón Nacional, como respuesta a saludo

Antiguamente, los veleros mercantes debían aproximarse a los buques de guerra para ser registrados, y como una manera de indicarle a éste su buena voluntad y honestidad, cargaban parte del aparejo.

Posteriormente, debido a lo lento de las maniobras, se reemplazó por la arriada del pabellón nacional del buque mercante, a lo cual el buque de guerra daba conformidad arriando su pabellón e izándolo posteriormente.

En la actualidad, este saludo se mantiene como respeto al buque de guerra, pero éste arria su pabellón sólo hasta la mitad.

Bajada del Oficial de Guardia a la plataforma de la escala real

Al igual que la bajada del mensajero a la plataforma inferior, es costumbre antigua que el Oficial de Guardia haga lo mismo al acercarse una embarcación que traiga al Comandante de otra nave, cuando el del buque propio no lo puede recibir por estar en tierra.

Esta antigua señal de cortesía tiene por objeto evitar al visitante subir inútilmente a la escala real.

Ceremonia de Cruce de la Línea Ecuatorial

Originada en tiempos de los vikingos, éstos la realizaban cuando cruzaban ciertos paralelos de latitud. Posteriormente, los antiguos navegantes hacían esta ceremonia para congraciarse con Neptuno, Rey del Mar, a quien temían. Hoy en día, la ceremonia del cruce de la Línea tiene un carácter jocoso y en ella se “bautiza a todos los novatos que lo hacen por primera vez”.

La ceremonia se inicia cuando el buque llega a latitud 0 grados, momento en que aparece Neptuno, la Reina Anfitrite, el Médico Real, el Escribiente Real y todos los delfines, tiburones, serpientes de mar y otros seres de mitología que constituyen su corte. Todos estos personajes son representados por marineros que se disfrazan convenientemente. Neptuno toma posesión del buque y asigna puestos de guardia a todos los Oficiales, de Comandante hacia abajo, exceptuando al Oficial de Guardia.

Estos puestos son generalmente cubiertos en las cocinas, jardines y cámaras. Posteriormente, se efectúa el bautizo a los novatos, construyéndose para tal efecto una piscina en cubierta en donde se le sienta sobre un tablón, se le unta con engrudo o aceite y luego se le lanza de espalda al agua, donde los “tiburones” lo sumergen. Terminada la ceremonia, a los iniciados se les entrega un diploma que los acredita como miembros del “Reino de Neptuno.”

Disparos de salvas en los funerales

Cuando el ataúd en que se entierra a un miembro de las Fuerzas Armadas entra en la tumba, se acostumbra a disparar salvas con una escuadra o compañía armada, tradición que se originó ante la antigua superstición que decía que las salvas ahuyentaban a los espíritus malos que podían apoderarse del alma del extinto.

Envío de un mensajero a la plataforma baja de la escala real cuando desembarca un Jefe

Cuando se va a embarcar o desembarcar un Oficial del grado de Capitán de Corbeta o superior, se debe mandar a la plataforma baja de la escala real a un mensajero. Esta costumbre también es muy antigua, y originalmente tenía por objeto ayudar al atraque de la embarcación, cooperar a desembarcar al oficial y subir su equipaje.

Empavesado

Hasta mediados del siglo pasado, los buques colocaban en sus bordas y cofas, fajas de paño o lonas de colores para adornar los buques en ciertas solemnidades. Cuando se creó el código de banderas, tales fajas fueron reemplazadas por las banderas, y después éstas se envergaron en galgas y estayes hasta llegar al empavesado que se usa actualmente.

Gallardete de mando

Su origen data de las guerras habidas entre holandeses e ingleses, durante el siglo XVII, cuando el Almirante holandés Tromp demostró, levantando una escoba en el palo más alto de su navío, que había “barrido del mar a quienes logró vencer en una batalla”.

En respuesta, y tras derrotar a una flota de las Provincias Unidas, el Almirante inglés Robert Blake izó un látigo que señaló la intención de continuar castigando a quienes se negaran a saludar los “colores” británicos, quienes, desde entonces, se

vanagloriaron del triunfo logrado, empleando una angosta bandera como gallardete que simboliza el látigo original, distintivo de los buques de guerra, adoptado por todas las marinas.

Grito “¡Ah del bote!”

Cuando una embarcación de la Armada se acerca a un buque de noche y no se sabe quién viene en ella, el mensajero grita “¡Ah del bote!” para preguntar al patrón la identidad de sus pasajeros. El patrón contesta de acuerdo con una palabra clave para el grado de cada autoridad. Así por ejemplo, grita “¡Chile!” cuando trae al Presidente de la República, “¡Defensa!” cuando trae al Ministro de Defensa Nacional y “¡Escuadra!” cuando trae al Comandante en Jefe de la Escuadra, sirviendo el nombre del buque respectivo para indicar que quien se aproxima es su Comandante.

Tal expresión figura en el Ceremonial Naval y proviene de la frase española que se usaba con igual fin en la Marina Española.

Honores de pito

El Pito de Maniobras, constituye uno de los instrumentos más característicos del hombre de mar, toda vez que sólo es usado por marinos para rendir honores a sus congéneres de rango superior. Remonta su existencia y uso a los tiempos de las galeras romanas, en las que su tono agudo y gran alcance, que sobresale de todos los ruidos que hace un temporal, le hacía ideal para transmitir órdenes a los galeotes.

Al ser adoptado por quienes más tarde navegaron los grandes veleros, éstos lo utilizaron en alta mar, para que sus comandantes se reunieran para conferenciar, ocasiones en que al no permitir el estado del mar el uso de escalas reales, los capitanes eran izados en un canasto destinado para este objeto. El pito servía entonces para dirigir el izado y arriado del canasto, lo que aún prevalece, generalizándose posteriormente tal instrumento, para rendir honores a los Comandantes en el portalón.

Jack Nacional

Todos los buques de guerra izan a proa una insignia llamada “Jack”, que los caracteriza como unidades en servicio activo comandadas por un Oficial de Marina. En la Marina Chilena, la bandera cuadrada azul con una estrella al centro, fue creada basándose en la insignia de mando del Vicealmirante

Lord Tomás Cochrane, que la izó por primera vez en su buque insignia, la corbeta “O’Higgins”, el 23 de diciembre de 1818, doce días después de haber sido nombrado Comandante en Jefe de la Fuerza Naval por el gobierno de Chile.

Largar las embarcaciones del costado cuando se disparan salvas

Cuando un buque va a rendir honores de cañón, todas sus embarcaciones se deben largar de las escalas y los tangones, costumbre que proviene de la necesidad que tenían los antiguos navíos de abrir las portas de los costados de su casco para dar paso a los cañones, cuyas bocas de fuego quedaban asomadas por el costado y cerca del agua. La turbulencia producida por la pólvora, destrozaba las embarcaciones que estuvieran amarradas en las cercanías, de donde nació la necesidad de largarlas para alejarlas.

Precedencia en el embarque y desembarque de una nave

En una embarcación naval, el más antiguo se embarca al último y desembarca primero, costumbre que también data de los tiempos en que los buques se ponían al paio en alta mar, para que sus comandantes se visitaran. Lógicamente la embarcación golpeaba contra el casco del buque y recibía la rociada de las olas. Para evitar que el más antiguo sufriera estas incomodidades, se embarcaba al último y desembarcaba primero.

Picada de la hora con la Campana

En los buques se toca la campana cada media hora. Esta costumbre viene de los tiempos en que los veleros contaban con relojes de arena o “ampolletas”, que cada media hora era preciso voltear para iniciar un nuevo ciclo, lo que se marcaba mediante campanazos.

La primera hora de un “cuarto”: nombre dado a las cuatro horas que dura la guardia, se indica con un golpe doble; la segunda hora con dos golpes dobles, la tercera con tres golpes dobles y la cuarta con cuatro golpes dobles.

Las medidas se inician con un golpe sencillo, precedido por el número de golpes dobles de acuerdo con el número de horas que han transcurrido en el cuarto. Así por ejemplo, en el cuarto de 08.00 a 12.00 horas, la campana se pica de la siguiente manera:

08:00	Cuatro repiques dobles.
08:30	Un repique sencillo.
09:00	Un repique doble.
09:30	Un doble y un sencillo.
10:00	Dos dobles.
10:30	Dos dobles y un sencillo.
11:00	Tres dobles.
11:30	Tres dobles y uno sencillo.
12:00	Cuatro repiques dobles.

El mismo procedimiento se sigue en los cuartos de 12.00 a 16.00, de 16.00 a 20.00 y de 20.00 a 24.00. La campana no se pica pasadas las 21.00 ni antes de las 08.00 horas.

A las 19.00 se pica un doble para recordar la hora en que murió el Almirante Nelson, a bordo del H.M.S. “Victory”, después de ser alcanzado por un tiro que le disparó un fusilero de marina del navío francés, contra el que combatía el buque insignia inglés.

Saludos desde las embarcaciones menores

Estos saludos se hacen llevando los remos en posición de “galera” o “arbola”; soltando las escotas de las embarcaciones a vela, o deteniendo el motor en una embarcación motorizada, modalidades que derivan de la costumbre de arriar las velas de los buques cuando querían saludar a otro, lo que les quitaba viada, dejándolos sin poder gobernar a merced del saludado.

Saludo Militar

El saludar llevando la mano derecha a la visera de la gorra, se originó de la costumbre de descubrirse ante los superiores y de mostrar la cara levantando la visera de su casco, usada por los caballeros feudales en la época de los torneos medievales. Tal gesto de paz y buenas intenciones, devino en la cortesía de los súbditos y cortesanos de saludar al superior que se practica en ejércitos y marinas.

Saludos con vivas

El saludo en puestos de honores con vivas: “Cheers” en inglés, se originó cuando algún personaje importante visitaba un buque, oportunidad en que los marineros subidos en los palos, a una orden dada desde cubierta, lanzaban tres “hurra”, sacándose la gorra. En la Marina de Chile, el personal cubre puestos de honores en una línea en la borda, alineándose en sus puestos y torres y parándose sobre la caña de los

cañones. A la voz de “Tres viva Chile por su Excelencia, el Presidente de la República... ¡Viva...!”, el personal se saca la gorra con la mano derecha y levantándola a 45 grados por el mismo costado, contesta “¡Chile...!”, ejercicio que se repite tres veces.

Salvas de cañones

Las salvas de cañones, en señal de saludo se iniciaron cuando el que saludaba quería demostrar querer descargar sus cañones y quedar incapacitado para atacar.

El número de salvas no estaba reglamentado en un comienzo, considerándose hoy de manera universal, que toda salva mayor tiene 21 cañonazos, es decir, tres series de 7 tiros, que comenzaron siendo usados en algunas marinas europeas. Los honores para autoridades de menor jerarquía van disminuyendo de dos en dos, de tal manera que nunca se dispara un número par de salvas.

Uso de los portalones y sectores de cubierta

En los buques de dos portalones, el de estribor siempre está destinado para el uso de los Oficiales y el de babor para la Gente de Mar, costumbre nacida en los buques que tenían grandes toldillas por donde paseaban el Almirante, Comandante y Oficiales, quienes, estos últimos, siempre usaban sólo la de babor.

En los buques de guerra de la Armada de Chile, el Almirante y Comandante se pueden pasear en cualquier sector de la cubierta, ya que no disponen de toldilla para hacerlo.

Cuando ellos pasean por una banda, toda la dotación debe aclarar el sector y pasar a la otra.

UNIFORMES NAVALES

Aguillete

Es un juego de cordones dorados que ciertos Oficiales, como es el caso de Jefes de Estado Mayor y Oficiales Ayudantes, usan sobre el hombro. Nacidos en Francia, opinan algunos autores que su uso viene de la época en que los escuderos llevaban al hombro las maneas para maniatar al caballo de su jefe, pensando otros que viene de los cordones de los cuales los ayudantes de órdenes de la época napoleónica, colgaban lápices que usaban para tomar nota de las órdenes que debían transmitir.

En la Marina de Chile, los aguilletes son usados en el hombro derecho por el Subsecretario de Marina

y por los Jefes de Estado Mayor, y en el hombro izquierdo por el resto de los Oficiales a quienes corresponda usarlos.

Apuntado

El apuntado era un sombrero de dos puntas que hoy está en desuso. Su existencia nació de la costumbre de algunos oficiales de doblar una, y después las dos alas de su sombrero de paño, que hacia el siglo XIX formó parte de la tenida de parada.

Banda azul de los Almirantes

Los Almirantes usan en sus tenidas de parada, una banda azul terciada al hombro derecho, cuyo uso viene de los tiempos en que las espadas se colgaban de ellas, antes que se crearan los tiros.

Color del Uniforme

Todas las marinas usan uniforme de color azul, práctica que se inició en la Marina inglesa el año 1745, cuando los Oficiales pidieron al Duque de Bedford que les fuera diseñado un uniforme, pues hasta esa fecha carecían de él. El Rey Jorge II, a sugerencia del Duque de Bedford, dispuso los colores azul oscuro y blanco para los Oficiales y Gente de Mar, respectivamente.

Condecoraciones en el lado izquierdo

Las condecoraciones se usan al lado izquierdo del pecho desde el tiempo de las Cruzadas, pues los caballeros de ese tiempo, usaban la insignia de su orden sobre el corazón, y porque quedaba protegido por el escudo que se manejaba con el brazo izquierdo.

En nuestra Marina, las condecoraciones se usan siempre al lado izquierdo, con excepción del personal que forma con fusil, el que las usa al lado derecho para evitar que les moleste cuando van con el arma al hombro.

Corbata de los Marineros

Los marineros usan corbata negra alrededor de la abertura de la chompa, que proviene de los tiempos en los que se usaba un pañuelo en el cuello para secarse el sudor. El color negro se originó ante la necesidad de ocultar la suciedad.

Cuello de los Marineros

Los cuellos de los marineros chilenos caen desde los hombros hacia la espalda, son de color azul y

llevan 3 franjas blancas a su alrededor y dos estrellas blancas.

Usado por los marinos de otros tiempos para proteger la chompa del alquitrán con que se peinaban la trenza que les caía de la nuca. Durante mucho tiempo, las tres franjas blancas de su borde fueron asociadas con las victorias obtenidas por el Almirante Nelson en Copenhague en 1798, Aboukir y Trafalgar, en 1801 y 1805, respectivamente, llegando a la conclusión el historiador norteamericano autor del libro guía usado en Annapolis, Almirante William Mack, que esto no tiene fundamento, toda vez que ni al ser reglamentadas por primera vez en 1857, ni cuando en 1890 la Armada Real estudió modificaciones a la normativa vigente, fueron mencionadas dichas acciones.

En el siglo XIX, en Chile, los marineros usaban una, dos o tres franjas, dependiendo si el que la usaba era Grumete, Marinero o Cabo, respectivamente. A comienzos del siglo XX, fueron agregados, en los vértices inferiores, dos estrellas blancas que simbolizan la captura de la “Reina María Isabel” ocurrida el 28 de octubre de 1818, y la captura de la “Esmeralda”, acaecida el 5 de noviembre de 1820.

Cuello fuera del chaquetón

Tradicionalmente el cuello de la tenida de salida se ha mantenido fuera del chaquetón, con el objeto de que el personal no se suba el cuello de este último para protegerse del frío, norma de la que los marineros y cabos de la III Zona Naval, ocasionalmente, han estado exentos.

Charreteras

Las charreteras nacieron de las palas sencillas, que fueron adornadas para ser usadas en la tenida de Gran Parada.

Gorra

La gorra chilena es una variación de la gorra usada por los marineros ingleses. Tal variación consiste en bajar la parte trasera, de tal manera que la superficie superior quede ligeramente inclinada hacia atrás.

La cinta de la gorra lleva actualmente la inscripción “Armada de Chile”, mostrando antiguamente el nombre del buque al cual pertenecía su dueño. Fue cambiada para mayor uniformidad y para que se les reconociera como miembros de la Armada de Chile

cuando salieran al extranjero. Las gorras llevan en su interior un paño para evitar que la humedad del pelo moje la parte superior de ellas. Por tradición, este paño, es bordado por la novia de cada marinero, quien se esfuerza por hacer complicadas figuras con hilos de vivos colores.

“Ojo de gallo” de los galones

La gran mayoría de las marinas del mundo, en el galón superior de sus Oficiales, usa una vuelta llamada “ojo de gallo”. Se dice que el origen de tal vuelta, nació de la costumbre que tenía el Almirante Nelson de hacer, a su último galón, una vuelta que le sirviera de ojal a la manga del brazo que le faltaba, de tal manera de poder colgarla de uno de los botones de su chaqueta.

Este “ojo de gallo” se usó en nuestra Marina hasta el año 1866, fecha en que una vez terminada la guerra contra España, se cambió por la estrella que se usa en la actualidad como símbolo del Oficial de la Marina de Guerra. La estrella va cosida en el eje longitudinal de la manga, con el pico superior hacia arriba, sobre los galones a una distancia de 30 milímetros.

Pantalón Marinero

Los pantalones de los marineros tienen características que los diferencian de los que usan los civiles: tienen la parte inferior de las piernas sumamente anchas y en lugar de marrueco tienen una tapa horizontal.

El extremo inferior se hizo ancho por la necesidad que tenían los marineros de arremangarse continuamente los pantalones, tanto para baldear, como para saltar al agua cuando se varaban las embarcaciones. La tapa, en lugar de marrueco, es una herencia de los pantalones usados en tiempos antiguos, prenda que aún en Europa hay pueblos que los usan.

Palas

Las palas se crearon ante la necesidad de contar con algo que evitara que se cayeran los terciados de los hombros, sirviendo hoy para colocar las insignias del grado del que las usa.

Rabiza

La rabiza que rodea la corbata de los marineros, es herencia de la cuerda delgada con que antiguamente

sostenían el pito que solían usar contraмаestres y capitanes de altos, para dirigir el trabajo en la arboladura y velamen de su gente de mar.

Zapatillas de gimnasia

Los mensajeros y dotaciones de embarcaciones usan zapatillas de gimnasia en lugar de zapatos, modalidad que proviene de la necesidad de evitar resbalar mientras cumplen sus obligaciones. A la arriada de la bandera, el mensajero, por tradición cambia sus zapatillas por los zapatos de reglamento, volviéndolas a usar a las 08.00 horas. Las dotaciones de las embarcaciones usan zapatillas, tanto de día como de noche, existiendo constancia de que a comienzos del siglo XX, a bordo de la “General Baquedano”, los grumetes trabajaban sin calzado para afirmarse mejor en cubierta.

RÉGIMEN A BORDO

Diana

En buques y regimientos, se llama Diana al hecho de despertar a la tripulación. Su nombre se remonta a los tiempos anteriores a Colón, época que se despertaba a la gente cuando aparecía en el horizonte la constelación de Diana la Cazadora.

Lista de Coyes

La llamada, tocada a las 19:30 horas a bordo de nuestros buques, tenía por objeto verificar que no hubiera bajado gente a tierra sin permiso, y se aprovechaba para repartir los coyes que se guardaban en batayolas cerradas, ubicadas en la borda de los buques.

Los coyes en esa posición, servían para proteger a los sirvientes de los cañones, de la metralla y proyectiles del enemigo. Hoy día, esta llamada se toca a bordo para verificar que nadie de la guardia haya bajado a tierra y para practicar diferentes zafarranchos.

Lista de Víveres

La primera llamada de la mañana en los buques y en todas las reparticiones de la Armada, se llama Lista de Víveres. Ahí se verifica que toda la dotación se encuentre a bordo. Se verifica también los atrasos y los faltos a la recogida. Una vez dado el parte, el personal se distribuye en trabajos y limpieza.

El nombre de esta llamada viene de la lista pasada antiguamente en los buques al comenzar el día de trabajo, para verificar el número de gente que había a bordo, y confeccionar la cantidad exacta de raciones de rancho, con el propósito de no desperdiciar víveres. Tales llamadas eran necesarias, pues en las marinas antiguas era común que desertaran varios individuos cada día.

Puestos de Repetido

Cuando los buques a vela tenían que entrar a puerto, sin otro medio de propulsión que el viento, toda la gente que componía su dotación formaba en cubierta para estar lista para atender las maniobras de velas que fuere menester, para llegar al punto de fondeadero. Los buques de guerra, que disponían de más gente que los mercantes, los alineaban en cubierta y al pasar por las cercanías de otros buques rendían o recibían honores.

DEL SABLE Y SU SIGNIFICADO

“No me desenvaines sin razón, ni me envaines sin honor”.

El sable es símbolo del mando militar.

A quien la Patria lo ha ceñido para defensa de los más elevados valores de la nación, tiene el deber de llevarlo con honor, ejercer el mando con justicia, y cultivar durante toda su vida las virtudes morales que se indican en la Ordenanza de la Armada.

El sable representa la condición de Oficial del que lo usa. En los tiempos actuales parece extraño que aún se use, sin embargo, algunas marinas que lo habían suprimido, han vuelto a usarlo. En las ceremonias representa el rango e investidura del Oficial.

El sable se lleva con los tiros colocados, envainados o desenvainados y siempre debe portarse con guantes puestos. Se llevará desenvainado cuando se vaya al mando de tropa armada y envainado en formaciones, en columnas de marcha, en presentaciones protocolares, actos oficiales y otros. Es depositario del honor del que lo usa, y esta tradición se remonta a épocas inmemoriales. En la última Guerra Mundial, todavía se vieron casos en que algunos Oficiales hacían entrega de él al vencedor.

El sable es un símbolo, y como tal debe respetarse.

Arco de Sables

Cuando un Oficial contrae matrimonio, es costumbre que sus compañeros formen un arco de espadas a la salida de la pareja de la iglesia. Esta tradición representa la lealtad de los amigos hacia la pareja recién casada, exigiendo la costumbre que por el arco no pase ninguna otra persona fuera de los novios.

Saludo con el sable

Para saludar con sable, primero debemos llevar su empuñadura a la altura de la cara, y luego bajar su extremo hasta el suelo. Originado el primer movimiento en el tiempo de los cruzados, ellos siempre llevaban la empuñadura a la cara para dar un beso a su cruz. La acción de llevar hacia el suelo el extremo de su hoja, representa la intención de no querer atentar ni usarlo contra quien se saluda.

LEMAS Y DICHOS

“El marino es, ante todo, un caballero”

Esta expresión fue agregada al bagaje lingüístico con que se egresa de nuestras Escuelas Matrices, representando una guía de comportamiento universalmente aceptada y honrada por todos los marinos.

El dicho originado en la expresión proveniente de la época de Carlos III de Inglaterra, en que se decía que “Había caballeros y marineros en la Marina, pero los caballeros no eran marineros y los marineros no eran caballeros”, queriendo diferenciar a la gente de baja condición social y malas costumbres que conformaba las tripulaciones, de la oficialidad, que en su totalidad provenía de la clase alta y educada.

Hoy día se relaciona con los sanos sentimientos, buena educación y amplia cultura que caracterizan a quien nunca ofende intencionalmente a otro, pudiendo ser Almirante o Grumete, grados que cubren toda la gama del escalafón naval.

“¿Ha almorzado la gente?”

De todos es conocido el hecho que Arturo Prat preguntó si había almorzado la dotación de la “Covadonga”, nave mandada por su compañero de curso Carlos Condell, cuando el 21 de mayo de 1879, en Iquique fueron avistados los humos del “Huáscar” e “Independencia”. Si bien puede llamar la atención que el Comandante de la “Esmeralda”

se hubiese referido al almuerzo, en circunstancias que la pregunta fue hecha alrededor de las ocho de la mañana, esto se debe a que en la época en cuestión, éste era el nombre dado al desayuno, reservándose los de comida y cena para los ejercicios de rancho del mediodía y la tarde, servidos a las 12.00 y 17.30 horas.

“Hoyos en la lona”

Para efectuar ejercicios de tiro de superficie, normalmente se remolca un blanco que lleva una lona tendida entre dos mástiles, quedando el éxito del tiro demostrado al romperse el género y no sólo cuando caen piques en las cercanías del blanco utilizado.

Este término se emplea para indicar que se dio cumplimiento a la tarea en su cabalidad, o para afirmar algo que es cierto, pese a existir aparentes deficiencias o dificultades.

Mensaje a García

El origen de la expresión proviene del conflicto habido entre España y Estados Unidos en 1898, en cuyos inicios fue necesario establecer contacto con un jefe de los insurrectos cubanos de apellido García, que se encontraba en las regiones montañosas de la isla, no teniéndose conocimiento del lugar preciso donde éste tenía su puesto de mando.

Asignada la tarea de llevar el comunicado norteamericano al Teniente Infante de Marina Andrew Rowan, éste demoró cuatro días en trasladarse en bote a Cuba, se internó en la selva y tres semanas después, apareció en la otra costa, luego de haber cruzado un país hostil y de haber entregado a García el mensaje encomendado, sin siquiera haber preguntado dónde se encontraba García. En nuestra Armada, se emplea para indicarle a un subordinado que cumpla la orden con el máximo de iniciativa, prontitud, interés, entusiasmo, y acuciosidad, como deben hacerlo los marinos chilenos, sin preguntar cómo desarrollar la tarea.

Pasar por debajo de la quilla

La drástica sanción que originó el término, proviene de la época de los veleros, en que se castigaba a un hombre pasándolo bajo la quilla, amarrado de pies y brazos, por líneas que se pasaban por cada banda, castigo que era normalmente fatal, en especial cuando se encontraban sucios los cascos.

“Vencer o Morir”

Antiquísima costumbre resulta ser la de dar un nombre y un lema a cada nuevo buque, los que eran escritos en sectores de proa y de popa, sirviendo, tanto para identificarlos como para recordar la tarea a cumplir por él. Más tarde comenzaron a ser inscriptos en las ruedas de gobierno, en posición simétrica con el nombre del buque, siendo así como a la “Esmeralda”, hundida en Iquique, le fue asignado el lema “Gloria y Victoria”, y a la corbeta “O’Higgins” el de “Honor y Patria”.

El 3 de abril de 1889, aniversario de nacimiento de Arturo Prat en Ninhue, y teniendo en consideración que éste había cumplido con el lema escrito en la “Esmeralda” de “Vencer o Morir”, el presidente José Manuel Balmaceda dispuso que los buques de guerra chilenos “que en adelante se construyan, llevarán el lema de Vencer o Morir en el lugar más aparente del alcázar”.

COSTUMBRES VARIAS

Escudos heráldicos

Que nuestros buques tengan escudos constituye una costumbre que apareció en los años 50. Su origen estriba en la necesidad de contar con un símbolo que identificara a los integrantes de una Unidad, con el propósito de afianzar su espíritu de cuerpo. Hoy en día, también se utiliza este emblema de la unidad, para entregarlo como recuerdo a un miembro de la dotación en el momento de cumplir transbordo; como regalo a una visita o como presente de rigor en una visita de cámara.

Pintura del costado de los buques

Hacia fines del siglo XVIII, los buques se pintaban con diferentes colores, los que quedaban a gusto del constructor o de su Comandante. A comienzos del XIX, fue adoptada la usanza de pintarlos de color negro con líneas blancas horizontales que corrían de proa a popa a la altura de las portas por donde asomaba el brocal de los cañones. Cuando los buques comenzaron a ser construidos con cañones en cubierta, los cascos quedaron negros y la superestructura de los buques de fierro se comenzó a pintar de un color amarillo opaco oscuro, lo que también ocurrió con los buques chilenos que fueron pintados en esta forma, hasta comienzos del siglo XX.

En 1903, se dispuso que los cascos de los buques fueran pintados de blanco y sus palos y chimeneas, amarillos; modalidad que no duró mucho, ya que cada

faena de carbón destinada a rellenar las carboneras, obligaba a pintar el casco nuevamente. Los cuadros en que se representan escenas navales en celebración del Centenario de la Independencia en 1910, muestran a nuestros buques pintados de blanco.

En 1911, con ocasión de la coronación de Jorge V de Inglaterra, se envió en representación de Chile al crucero “Chacabuco”, que fue pintado de plomo completo para la ocasión, cambio que se había hecho en otras armadas y que, a partir de entonces, observaron todos los buques de guerra nacionales. Habiendo nuestro país, a fines de la Segunda Guerra Mundial, declarado la guerra al Japón, se dispuso que el casco de los buques fuera camuflado, razón por la cual, fueron pintados con franjas asimétricas de colores que variaban del plomo claro al plomo oscuro, con el objeto de hacer más difícil su observación en alta mar.

Prohibición de matar albatros

La costumbre de no matar albatros nació en la antigüedad, cuando se suponía que ellos eran la reencarnación del alma de los marineros muertos a bordo y sepultados en alta mar. Se decía que matar a un albatros traía mala suerte al buque durante la travesía.

Santa Bárbara

Santa Bárbara es la patrona de los artilleros. Vivió a fines del siglo III y murió martirizada por haberse convertido al Catolicismo y luego de ser denunciada por su madre, fue condenada a muerte por el Gobernador.

Al disponerse la ejecución de la sentencia, un rayo cayó sobre él y sus verdugos, causándoles la muerte, siendo desde entonces que a la Santa le son atribuidos poderes como “defensora de rayos, truenos y llamas”, razón por la que con el advenimiento de la pólvora, pasó a ser honrada como patrona de los artilleros, bomberos y explosivistas.

Las “Santabárbaras” se llaman así, porque en los antiguos paños de pólvora se colocaba su imagen, siendo común en nuestros buques encontrar su estampa en los Paños de Guerra.

Tatuaje mariner

Tal práctica parece proceder de Samoa e islas del Pacífico, desde donde se difundió a los pueblos costeros de Asia y de África.

El contacto que se produjo con ellos, indirecto primero, a través de los navegantes y viajeros asiáticos, y directo más tarde, con el descubrimiento de Oceanía, influyó en la propagación de tal práctica. En la actualidad, aún es dable observar marinos con tatuajes característicos de su actividad.

Retratos de Prat, Serrano, Riquelme y Aldea

Tiempo después de haberse producido la Gesta Heroica del 21 de mayo de 1879, la superioridad de la Armada, dispuso que en todas las unidades y reparticiones se mostrara, en la oficina y cámara del Comandante o del Jefe de la Repartición, el retrato de Prat; en la cámara de Oficiales, el de Serrano; en la de Guardiamarinas, el de Riquelme; y en las cámaras de Suboficiales y Sargentos, así como en los entrepuentes de dicho personal, el retrato del Sargento Aldea.

TRADICIONES Y COSTUMBRES DE LA ESCUELA NAVAL

Entrega del sable a los Guardiamarinas

La Escuela Naval de Chile fue la primera de las Escuelas Matrices de Oficiales que implantó la ceremonia de entrega del sable a los Guardiamarinas por parte de sus padres, durante su graduación como Oficiales.

La ceremonia que se ha venido repitiendo año tras año, posteriormente fue adoptada por las Escuelas Militar, de Aviación y de Carabineros.

Escudo de la Escuela Naval

Desde comienzos del siglo XX, la Escuela Naval tenía como símbolo un par de anclas cruzadas de color negro y sobre ellas, una estrella, todo sobre un fondo de color blanco. Se utilizaba como distintivo en competencias deportivas, habiendo sido testigo de numerosos triunfos e inolvidables jornadas que llenaron de alegría a Oficiales y cadetes de la época.

En 1960 se abrió un concurso entre los cadetes para diseñar un escudo representativo del plantel, lo que dio como resultado el ideado por el cadete Félix Valenzuela Cornejo, consistente en las citadas dos anclas y estrella, rodeadas de laureles en la misma forma que el escudo de la gorra que lleva por timbre una Corona Naval.

En su base, existen una cinta de plata con la inscripción "Escuela Naval de Chile" en letras de sable, y la inscripción 1818, año de su fundación.

Promesa de los Cadetes de Primer Año

La promesa que los cadetes prestan el día que se recogen por primera vez a la Escuela, fue establecida hacia la década de 1940.

Fue creada con el objeto de que el joven que por su voluntad ingresó a la Escuela con el fin de servir a la Patria, tome conciencia del valor de la palabra, y su fórmula es:

"Yo, prometo bajo mi palabra de honor, cumplir fielmente con las disposiciones militares y reglamentarias de la Escuela Naval "Arturo Prat", establecimiento al cual he ingresado voluntariamente y con la vocación y propósito de mantener su honrosa tradición y llegar a ser un pundonoroso Oficial de la Armada de mi Patria".

Lema de la Escuela Naval

El establecimiento tiene por lema los conceptos "Honor y Patria", "Eficiencia y Disciplina", los cuales fueron adoptados hacia 1940, época en que fue adoptado el principio de "Eficiencia" en lugar de "Orden" que era el término original. Nació como respuesta a la necesidad de indicar a los alumnos los valores fundamentales que rigen el actuar de la Escuela Naval, y que el cadete debe conocer y fortalecer con el propósito de lograr el fin último, que es formarse integralmente como Oficial de la Armada de Chile.

Lista de Mérito, Calificación Sobresaliente y Deportista Distinguido

La Lista de Mérito nació a mediados del siglo XIX, cuando solían publicarse relaciones en que aparecían los cadetes que sobresalían en los estudios. Hacia 1935, siendo Subdirector el Capitán de Fragata Alfredo Hoffmann, a dicha distinción fueron sumadas la Calificación Sobresaliente, consistente en una estrella chica en la manga, y la "V" del Deportista Distinguido.

El uso de alguna de ellas da derecho a figurar en el "Cuadro de Honor" La posesión de las tres distinciones, máxima aspiración de un cadete, da derecho a lucir en el antebrazo derecho el "Parche Completo".

Firma en un libro en la página 11

Es una costumbre de la "vieja escuela" que se ha ido perdiendo. Antiguamente los marinos firmaban

la página 11 (número de Escuela de Arturo Prat) de cada libro que adquirían, como signo de respeto hacia el héroe. Actualmente los libros de la biblioteca están timbrados en la página 11.

Nombre de “Mote” para los cadetes nuevos

El mote es un pez de reducido tamaño que abunda en nuestras costas, siendo éste el origen del sobrenombre con que antiguamente se designaba a los Guardiamarinas de sólo 17 años de edad, considerados niños por los viejos marinos. Con el tiempo, el término “Mote” fue adoptado en la Escuela Naval para designar a los cadetes nuevos, que a los 12 años eran aún niños. Hoy en día esta palabra se ha ido incorporando a toda la Marina para indicar cuán nuevo se es en un determinado grado.

Patio del Buque

Al construirse la Escuela del cerro Artillería, en 1893 se instaló en ella, la réplica de un buque de dos palos, con sus respectivas vergas, llamado “No te muevas” por los cadetes que practicaban maniobra de velas en ellos, buque desarmado para procurar una cancha de fútbol que tomó el nombre de “Patio del Buque”. Con la edificación de la nueva Escuela Naval, dicho nombre se traspasó al patio principal llamado también “Patio de Honor”.

Rancho de los días: jueves y domingo

Es antigua costumbre que en la Escuela se sirva empanadas de horno los días Jueves, uso traspasado a los buques y reparticiones, en donde además de la empanada, se considera cazuela y mote con huesillos.

“Tala”

Este término denomina al lugar donde se expenden mercaderías de consumo habitual del cadete, durante las retiradas, que se encuentra en las cercanías de los comedores. Se le dio a don Alcibíades Ríos, talabartero de la Escuela que, en las presentaciones militares, caminaba cerca de la banda de guerra, encargándose de recoger palillos y accesorios que pudieran caerse durante la marcha.

Jerga marinera

Es una tradición que los marinos usen palabras no siempre comprendidas por la gente civil para designar los elementos de a bordo. Constituye un habla profesional en que algunas palabras provienen de deformaciones fonéticas de idiomas extranjeros

y otras son propias. En la Escuela Naval, éstas son aprendidas en la clase de Náutica de Primer Año.

Amantillar

Se dice que una tenida o instalación está “amantillada”, cuando está ordenada y bien presentada, entendiéndose que un buque está en tal condición cuando su cubierta y maniobras se encuentran en completo orden y cuando un hombre tiene su uniforme bien conservado. La palabra viene de la operación que se hacía cuando un buque recalaba a puerto, aferraba las velas y finalmente afirmaba las vergas, es decir, las dejaba horizontales y a 90° con línea de quilla, utilizando para ello un amantillo.

Se trata éste de un cabo grueso que deriva su nombre de “amante” (del latín “amentum”), el que aseguraba a la cabeza de la verga para mejor resistir grandes esfuerzos o tensiones.

Baldeo

Es la operación de lavar las cubiertas de madera que se practica todas las mañanas en los buques que cuentan con ella, viene de los tiempos en que no se conocían las bombas ni las mangueras, y se hacía sacando agua de mar en baldes desde el costado y lanzándola encima de la cubierta.

Bauprés

El nombre de este palo viene del inglés donde se llama “bowsprit”, término que, a su vez, deviene del francés “beaupré”, palo macho del buque colocado a proa en posición algo inclinada y sobresaliente de la roda. En la “Esmeralda”, al bauprés son afirmadas velas llamadas “foques” y “petifoques”, de forma triangular y puestas en forma tal, que son aptas para recoger vientos de soslayo.

Cachucho

Las embarcaciones que hay en los puertos con un solo boga y que sirven para transportar gente de los muelles a los buques, son llamadas cachuchos por la gente de mar, nombre que viene de “cachucha” que es un tipo de embarcación pequeña usada en ciertas partes de América del Sur.

Cafar

Esta palabra viene del francés “cafard”, con que se designa toda situación enredada, de nerviosismo o peligro.

Carreta

Se designa con este nombre al buen amigo que saca de apuros.

Proviene de la guerra del 79, de la costumbre de los soldados chilenos, durante las campañas, de agruparse por grado de amistad durante la noche, en torno a las carretas del bagaje que acompañaba a la tropa, para así poder descansar juntos cerca de la fogata, donde se preparaba y compartía el rancho en comunidades de las que también participaron los esclavos chinos, a medida que iban siendo liberados por los chilenos.

Cabo de Luces

Hombre de guardia en los entrepuentes, entre cuyas obligaciones está la de vigilar el departamento donde duerme el personal y despertar a los que deben apostarse de guardia a diferentes horas de la noche.

Antiguamente vigilaba que el poco alumbrado que se dejaba a bordo no se apagara, siendo también el encargado de apagar las velas al toque de Silencio y de encenderlas a la Diana. Durante la noche, el Cabo de Luces porta una lámpara para iluminarse en sus rondas.

Chiporro

Llámesese chiporro a un marinero joven, generalmente grumete, de buena presencia. Tal palabra viene del nombre de los corderos chicos, que se distinguen por ser animales de buen aspecto y limpios.

Chute

El chute es todo receptáculo para recibir basuras o desperdicios, viniendo su nombre de una de las acepciones de la palabra inglesa "shoot", que significa lanzar o disparar.

Chusma

Del griego "keleusma", conjunto de galeotes que, encadenados a sus bancadas, bogaban en las galeras. Deriva del término que antiguamente designó a quienes, no pudiendo abandonar su puesto en las navegaciones, iban produciendo un fétido olor en la "sentina" (cavidad inferior de la nave donde se reúnen las aguas servidas). Nombre de origen totalmente náutico que se ha extendido hasta los civiles, siendo hoy una palabra común entre ellos.

Estambay

Nombre criollo dado al instrumento usado para enviar órdenes a las máquinas "Stand by", en inglés.

Espiche

Vocablo que se emplea para referirse a un discurso, en cuyo caso proviene de la palabra inglesa "speech", y para designar la estaquilla o tapón con que se cierra un agujero del casco de una embarcación o estanque, que cuando se requiere vaciar, es retirado de su calzo.

Forti

Palabra usada cuando se desea que termine alguna faena o maniobra, siendo parte de la expresión "Hacerle forti". Se piensa que deviene de la palabra inglesa "Forty" (cuarenta) por la misma cantidad de latigazos con que antiguamente eran sancionadas ciertas faltas a la disciplina.

Efectivamente, se supone que cuarenta latigazos era la máxima pena que podía recibir un marinero. Cada uno de los latigazos eran contados en voz fuerte, pero también quien imponía la sanción tenía el derecho de revocarla, para lo cual alzaba su voz y gritaba "forty" indicando con esto, que la cantidad de azotes estaba cumplida.

Se piensa que la palabra viene de la antigua voz española "forte" usada para el mismo fin.

Fallamán

Recibe este nombre una toalla que los fogoneros usan al cuello para secar el sudor, la cual viene de "fire man", que significa fogonero o bombero.

Guachimán

Con este nombre se designa en los puertos chilenos a todo hombre que se encuentra apostado de guardia. Viene de la palabra inglesa "watchman", que significa hombre de guardia, designando, por ende, al hombre que por estar de guardia tiene la tarea de observar y cuidar.

Huaipe

Se piensa que la palabra con la cual se designa el desecho de algodón, pasó del ambiente ferroviario, a bordo. Viene de "wipe" que significa limpiar y se

aplica al elemento utilizado para efectuar limpieza de ánima y sacar la grasa de conservación del material de artillería.

Jardines

En la Armada, se llama así a los servicios higiénicos, tanto de a bordo como de tierra. La voz proviene de la marina holandesa, a través de la española, donde se designaba con ese nombre a la construcción levantada en la parte de la borda y en el sector de popa, que adornada con flores y plantas disimulaban el lugar, suavizando los olores, servía como baño a Oficiales y tripulación.

Ladrillo

Se dice que un marino está “ladrillo” cuando está arrestado. Tal palabra viene de un tango cuya letra cuenta la historia de un hombre llamado Ladrillo, que se encontraba preso, por lo que el primer verso comenzaba con la frase: “Ladrillo está en la cárcel...”

Managua

La palabra con que se llaman entre sí los marineros viene del nombre que la Armada Británica da a sus buques de guerra, a los que llama “Man of War”.

Maquineado

Cuando a mediados del siglo XIX aparecieron los primeros buques a vapor, los antiguos marineros de los tiempos de vela consideraban las máquinas propulsoras como algo complicado y expuesto a fallar por cualquier razón, naciendo entonces la costumbre de llamar “maquineado” a la gente que se turba, y que hace las cosas en forma poco expedita.

Michimán

Con este nombre, el personal se acostumbró a designar a los Guardiamarinas, oficiales llamados “midshipman” en inglés, por ubicarse sus aposentos normalmente en la parte central del buque.

Nivelay

Proviene del término “heaving line”, nombre inglés del artículo usado para lanzar la espía que los marinos hacen llegar al muelle o molo, donde atracarán después que ella haya sido afirmada a una bita, usada para acercarse mediante el uso del winche o cabrestante.

Nudo

La unidad de velocidad se llama nudo y corresponde a una milla náutica por hora. Tal palabra nació de las antiguas “correderas de barquilla”, cuyo funcionamiento consistía en lanzar un flotador de madera por la popa, amarrado a un cabo con nudos hechos cada cierto espacio, previamente calculados. Después de transcurrido un cierto número de minutos, se veía qué cantidad de nudos habían salido por la borda y, de acuerdo a eso, se podía saber la velocidad horaria del buque.

Plata de cueros

Los fondos propios con que cuentan los Segundos Comandantes de los buques para gastos menores, provienen de la venta de artículos de poco valor que han quedado en desuso a bordo, por ejemplo, fierro y bronce viejo, cajones y tambores de aceite vacíos, entre otros. Tales fondos se denominan “plata de cueros” y su origen se remonta al siglo pasado, cuando los buques no tenían frigorífico y transportaban animales en pie para poder tener carne fresca. Cuando se les daba muerte, los cueros eran secados al sol, y al recalar a puerto eran puestos en venta, pasando con el tiempo tales fondos a llamarse “plata de cueros”.

Paleteado o paleta

Esta palabra también es de origen marinerero. Se decía que un buque era muy “paleteado” cuando las ruedas laterales que lo propulsaban antes que se adoptara el uso de las hélices, eran grandes, con muchas paletas, lo que le daba mayor andar y mejores condiciones marinerías.

Picarón

Hombre que cubre guardia en toldilla con un salvavidas circular que lanzará al agua en caso de que alguien caiga del buque. El nombre viene de la semejanza entre el dulce de masa esponjosa que es parte de nuestra gastronomía, con el salvavidas que cuando fue puesto en servicio llamó la atención de los marineros.

Pistola

Nombre dado a los muchachos que concurren a bordo a solicitar rancho, debiendo efectuar previamente algún trabajo o tarea.

Repetido

Nombre que designa al zafarrancho y formación para entrar o salir de puerto. Su origen está en el toque de llamada con corneta que consta de dos partes iguales que se repiten.

Serení

A todo hombre tranquilo y que actúa con serenidad se le llama “serení”. Esta palabra viene de sereno, que fue transformada a serení por la semejanza con el nombre de la embarcación que recibe ese nombre.

Con remolque

Con acompañante. Término marinerio que define si una invitación social a una residencia de alguien es con acompañante. Normalmente se indica con o sin remolque, para definir si la invitación implica acompañante o no.

Con mochila

El que pregunta se somete. Viene de cuando las prácticas de infantería eran casi siempre con terciado, es decir, sin la mochila. Sin embargo, no faltaba quien preguntaba al oficial a cargo si la práctica específica de esa tarde se realizaría con mochila o sin ella, sometiéndose a la respuesta del oficial.

Chiflota

Término que se utiliza como sinónimo a una tarea anexa que es pedida cumplir por un superior. “Estoy enchiflotado por el Capitán”, es decir, me han ordenado cumplir con una tarea específica.

Arriar en banda

Viene de la acción de soltar el halar de un cabo que sostiene un objeto y, por lo tanto, cae libremente sin control. Cuando se indica “me arriaste en banda” significa que una persona no apoyó a otra en algo específico. Por ejemplo, un cadete da una explicación a su brigadier, indicando que confirme con otro cadete, pero este último, al ser requerido por el brigadier, se hace el desentendido. Su “carreta” le dirá, por lo tanto, “me arriaste en banda”.

Entrar mal a la tabla

Comenzó mal. Término que tiene su origen en la acción de entrar equivocadamente en una tabla

de navegación. Si la persona comete un error, por ejemplo de mes, todo el cálculo desde un comienzo está erróneo.

Si alguien es pasado falto a la revista de recogida, se puede indicar que “entró mal a la tabla” con su nuevo Oficial de División.

Paipeando

Significa estar perdiendo el tiempo. “Usted está paipeando”, es decir, usted está perdiendo el tiempo.

Barrer carboneras

En los antiguos buques a carbón, cuando se producía un problema de abastecimiento de este combustible, había que ocupar hasta el más mínimo resto de carbón que quedaba. Si algún marino no tiene dinero y ocupa hasta los últimos pesos para adquirir algo, indica que está “barriendo carboneras”, haciendo referencia a que está haciendo uso de todo lo que queda.

Muelle Prat y a bordo

En el puerto base de la Escuadra, cuando una embarcación es despachada por el Oficial de Guardia a buscar personal al muelle Prat, le ordena al patrón de la embarcación “muelle Prat y a bordo”, instrucción que quiere decir vaya y vuelva.

Los marinos cuando prestan algo utilizan el término de “muelle Prat y a bordo”, para dejar en claro que lo prestó y que lo debe devolver pronto.

Bufanda de huiro

Término mítico que significa que la persona que se viste con una “bufanda de huiro” es un viejo marino con experiencia, ya que, al llevar tantos años en el mar, su bufanda es de un alga marina.

Este Comandante es “bufanda de huiro”, es decir, es un viejo lobo de mar.

Batracio

Es un vertebrado acuático de sangre fría. Este término se utiliza cuando se requiere definir a una persona como floja o poco trabajadora, haciendo referencia a que se parece a este tipo de animal.

Se dice este Cadete es un “batracio”, cuando se quiere indicar que esa persona no es muy trabajadora.

Andar hecho un gūaipe

El gūaipe, proviene del vocablo inglés “wiper”, que significa limpiador, que es un puñado de hilos o géneros que utilizan los mecánicos para limpiarse las manos cuando tienen grasa, por lo tanto, este elemento siempre está sucio. Si se dice que un marino ande “hecho un gūaipe”; se está indicando que está mal tenido.

Lastrado

Estar satisfecho después de comer algo. Los buques, cuando están livianos pierden estabilidad y, por lo tanto, se les debe introducir agua de mar. Esta acción se llama lastrar. Si un marino indica que “está lastrado” es que se encuentra satisfecho y no tiene hambre.

Filibustazo

Acción de ingresar sigilosamente al repostero de una Cámara de Oficiales en la madrugada y prepararse algo comestible, sin la presencia del mayordomo. Viene del término filibustero que eran piratas en el mar de las Antillas, en el siglo XVII.

Góndola

Denominación que se daba a los buses de recorrido en Valparaíso en los años 1930. En la Escuela Naval, cuando se forman los brigadieres y marchan por la Escuela, se les da el nombre de góndola, haciendo referencia la antigüedad de quienes van marchando.

Fuerza Naval Independiente

Un buque que navega, no siendo parte de una fuerza, se dice que navega de forma independiente.

Si un cadete se encuentra fuera de régimen, se la puede llamar fuerza naval independiente.

Tuli

La frase “Estar Tuli” se emplea a bordo para indicar que un marinero se encuentra listo para bajar franco. Nació en los tiempos en que los marineros

solían usar un perfume llamado “Tulipán Negro” para bajar a tierra.

NORMAS DE CORTESÍA NAVAL

Entre las normas de cortesía que todo Oficial de Marina debe tener siempre presente, están las que siguen.

Relaciones con el servicio

1. Un oficial llegará a bordo con las mejores intenciones de cooperación; le puede ser asignada una maniobra que nunca ha hecho. Debe preguntar a los más antiguos su experiencia, que siempre será de gran utilidad y es la que no está escrita en ningún libro.
2. Tan pronto se presente transbordado a una unidad, interiorícese de “su buque” hasta los últimos rincones, solicite la “Lista de Guardia del Material del Buque” y el archivo de OPI, y no escatime esfuerzo en conocer la organización y las maniobras que cumple su Unidad.
3. El Oficial de Guardia siempre debe recibir y despachar a los Oficiales francos en el portalón.
4. Es una muy buena costumbre efectuar los relevos a lo menos cinco minutos antes, para interiorizarse de lo que ocurre. No hacerlo así, es un reflejo de falta de deferencia.
5. Un sabio procedimiento para un Oficial es nunca pedir la venia para irse franco, sin antes haber dejado su trabajo asignado o lo que se espera de él, totalmente completo y bien hecho.
6. Para ausentarse de su Unidad o Repartición, los Oficiales y Suboficiales solicitarán la autorización al Segundo Comandante.
7. En cubierta, no se afirme de la borda ni se apoye en los mamparos, ni ponga un pie sobre bitas, cubichetes u otros, pues da la impresión de indolencia y cansancio. En vez de eso, imprima con su presencia un ambiente dinámico y de entusiasmo, y recuerde siempre que las maniobras resultarán en la forma que usted las haya dirigido.
8. Esté siempre ansioso de recibir cualquier trabajo que se le encomiende, pero ¡cuidado!, ejecútelo a la perfección, pues en ello van su prestigio y futuro profesional.

9. Acostúmbrese a realizar las tareas por cariño a su buque, no por la felicitación que pueda recibir; si un trabajo le sale bien, no lo divulgue por los cuatro vientos.
10. Si encuentra algo malo en el servicio y no está a su alcance resolverlo, informe a quien corresponda; esté siempre seguro de que sus superiores estarán llanos a escucharle. Si no se siente capaz de hacerlo, no critique ni siembre el descontento.

Relaciones con los más antiguos

1. Normalmente sucede en los Oficiales jóvenes confunden el trato amistoso y cordial de parte de Oficiales más antiguos, con una toma de confianza impropia.
2. Es una obligación informar al superior que le dio una orden si fue bien cumplida, o qué problemas tuvo para no cumplirla.
3. Si usted tiene algo que reclamar de un Oficial que no es su superior militar, infórmele antes que dará cuenta de lo ocurrido; eso es lealtad.
4. Si ha tenido algún problema con otro Oficial, espere el momento adecuado para acercarse a él y continuar o restablecer las buenas relaciones. En la cámara, nadie debe escatimar esfuerzos por lograr que exista un ambiente agradable, jovial y comprensivo. Actitudes de orgullo personal repercuten negativamente en el espíritu de cuerpo de "su" unidad.
5. Por costumbre y tradición del servicio, las sugerencias de un superior sobre una actividad son lo mismo que una orden.
6. Excusas por errores o negligencias no son aceptables. Un Oficial debe asumir su responsabilidad y no efectuar evasivas.
7. Uno de los aspectos más vulnerables de un Oficial joven es la memoria. Tenga una libreta personal y además incluya en ella todos los aspectos negativos que vea en el servicio, para informarlos a sus superiores y poder corregirlos.
8. Aunque observe que algunos Oficiales no cumplen estrictamente algunas de estas normas,

su actuación y política debe ser una sola, la cual debe tener siempre como base la deferencia y el sentido común.

9. La deferencia se manifiesta en el respeto hacia los de mayor grado, que corresponde a los jóvenes demostrar a los de más edad; se usa en las relaciones humanas normales, y es retribuida en igual forma por aquéllos.
10. Un Oficial que se acerca a otro de mayor grado debe tomar una actitud militar y deferente. No se debe tomar asiento sin haber sido invitado a hacerlo, y en los vehículos se preciso seguir la misma regla de precedencia para embarcarse y desembarcarse.
11. No se retire de una fiesta mientras no lo haya hecho el Comandante, y cuando lo invite a comer un Oficial más antiguo, no se disculpe con excusas.
12. Un Oficial evitará hacer esperar a un más antiguo y practicará la puntualidad, tanto en el servicio como en la vida social.
13. No extienda la mano a un superior, mientras éste no haya hecho el primer gesto.

Es muy bien considerado aquel superior que extiende su mano a Oficiales y personal Gente de Mar que recién conoce.
14. Los subalternos no deberán fumar en presencia de sus superiores, durante su desempeño en el servicio, a no ser que reciban la autorización para hacerlo.
15. Todo subalterno que acompañe a un superior a pie firme o en marcha, se colocará al costado izquierdo de él, con el propósito de permitirle que salude al resto, excepto en la calle, en que siempre tomará la parte exterior de la acera.

La misma norma de cortesía observará con las damas, con el fin de demostrar preocupación por su seguridad física.
16. Para entrar a un departamento o cámara, o para pasar por delante de un superior, debe solicitar permiso correspondiente y si son varios los que intervienen, al más antiguo.

ANEXO “A”

CEREMONIAL NAVAL

EXTRACTO

En este Anexo, se indican aquellos artículos que el Cadete Naval debe conocer. Se ha mantenido la numeración reglamentaria para facilitar su consulta.

I. EMBLEMAS NACIONALES

El Pabellón Nacional

Art. 101. El Pabellón Nacional es el símbolo de la Patria y en cada momento y lugar será objeto de veneración y respeto por parte de todo hombre de mar. De acuerdo con lo dispuesto en el Decreto del Ministerio de Guerra de fecha 18 de octubre de 1817, estará compuesto de tres colores: azul turquí, blanco y rojo, combinados del siguiente modo: la faja inferior es roja y la superior es azul en su tercera parte inmediata a la vaina y blanco en los dos tercios de su vuelo, con una estrella blanca de cinco puntas en medio de su cuadrado azul. El ancho de la faja roja es igual a la mitad del ancho del pabellón.

Art. 102. El Pabellón Nacional que se usa en la Armada es de los siguientes tipos y medidas:

- Tamaño Mayor: 4,00 x 2,66 metros.
- Tamaño Mediano: 2,55 x 1,70 metros.
- Tamaño Menor: 1,28 x 0,85 metros.

El pabellón de tamaño mayor será izado en los buques de la Armada en los días festivos y cuando se ice empavesado.

El pabellón de tamaño medio será izado en los cuarteles, edificios y buques de la Armada.

El pabellón de tamaño menor será izado en las embarcaciones menores y, en caso de mal tiempo, en buques y reparticiones.

Art. 103. El estandarte del Jefe del Estado lleva como única adición al pabellón el escudo de Armas de la república, colocado en la conjunción de los colores blanco y rojo hacia su medianía. Es de su uso exclusivo y se izará únicamente en el lugar donde éste se encuentre.

Art. 104. Siempre que los colores nacionales se usen verticalmente, debe ir el azul a la izquierda, el blanco al centro y el rojo a la derecha del espectador; por otra parte, siempre que el pabellón se use horizontal o diagonalmente, el azul ocupará la parte superior, el blanco al centro y el rojo en la parte inferior.

Art. 105. Los buques de la Armada Nacional, en servicio activo, izarán las siguientes banderas y distintivos:

1. El Pabellón Nacional.

- a. En puerto: en el asta de popa.
- b. En la mar: en el asta de combate, en el asta de mar o en otra posición conveniente de la superestructura.

2. El Jack Nacional en el asta de proa.

- a. En el momento exacto del fondeo.
- b. Cuando el buque está en movimiento, escoltando a otro buque que lo lleva izado.
- c. Cuando el buque está en movimiento con empavesado completo o medio empavesado.

El Gallardete de Mando

Al tope del palo mayor, cuando no se tiene enarbolado el Estandarte Presidencial o las insignias

del Ministro de Defensa Nacional, del Comandante en Jefe de la Armada, o de los Comandantes en Jefe Institucionales.

Procedimientos con el Pabellón Nacional

Procedimiento de Izada

- 1) El izamiento del pabellón nacional debe hacerse con dos hombres de la Guardia. Al llegar éstos al lugar, adoptarán la posición firmes, sosteniendo uno de ellos la bandera sobre sus brazos extendidos, manteniendo el doblez triangular reglamentario con que se debe guardar el pabellón cuando no está izado.

Esta acción debe estar completada al faltar cinco minutos para el izamiento. Mientras se espera, por ningún motivo se le dejará apoyado sobre alguna superficie y menos aún, trincado al asta.

- 2) Al toque de atención, seguirán en posición firmes mirando hacia el asta, separados entre ellos medio metro. Uno tomará la driza que iza la bandera y el otro continuará con la bandera sobre sus manos.
- 3) Se iniciará el izamiento una vez terminada la introducción del Himno Nacional, debiendo llegar a tope antes del coro. Mientras dure el izamiento, el hombre que sujeta la bandera deberá mantener siempre tesa la driza inferior y por ningún motivo permitirá que el Pabellón Nacional toque el suelo.
- 4) Al llegar a tope, procederá a tesar y afirmar las drizas a la cornamusa del asta. A su término, darán tres pasos atrás (si el espacio lo permite), se pondrán firmes y saludarán militarmente a la bandera hasta el toque de “pasó”, en que dejarán de saludar, adujarán la driza, darán media vuelta y se retirarán.

Procedimiento de Arriada

- 1) El personal que arría, deberá encontrarse en las cercanías del asta, a lo menos cinco minutos antes de la arriada.
- 2) Al toque de “atención” se pondrán firmes frente al asta, saludarán militarmente a la bandera y procederán a desatar la amarra de la driza hecha firme al asta.
- 3) Se iniciará la arriada del pabellón una vez terminada la introducción del Himno Nacional.

Uno de los hombres lo arriará y el otro mantendrá tesa la driza inferior, debiendo estar atento a recibir la bandera la que, por ningún motivo, deberá rozar el suelo. Deberá concluir la arriada antes del coro del Himno Nacional.

- 4) Al terminar la arriada, continuarán en posición firmes hasta el toque de “pasó”, instante en que procederán a desatar la driza para afirmarla al asta.

Procedimiento para guardar el Pabellón

- 1) Una vez que está totalmente arriado y la driza amarrada al mástil, cada hombre lo toma por los dos extremos, dejándolo en forma horizontal. Estando en esta posición, se hace el primer doblez hacia abajo, debiendo quedar la estrella hacia el lado de arriba.
- 2) En esta posición, la franja blanca se divide en dos partes iguales, quedando una parte doblada por abajo.
- 3) Enseguida, se cubre la segunda parte de la franja blanca con la azul, quedando siempre la azul encima.
- 4) Por último, se dobla el cuadro azul diagonalmente, quedando el azul y la estrella en un triángulo recto.
- 5) En las ceremonias cívico-militares, al arriarse el pabellón deberá hacerse en la misma forma que la indicada en los párrafos precedentes.
- 6) Una vez doblado en forma de triángulo, lo llevarán a la urna donde se guardará. Esta acción debe hacerse con la solemnidad que corresponde.

Procedimiento en la mar

- 1) El izamiento será efectuado por un hombre, quien transportará la bandera al lugar donde la hará firme a las drizas; en el momento adecuado procederá a izar y afirmar, sin honores.
- 2) Para la arriada se seguirá el mismo procedimiento en orden inverso, debiendo, en ambos casos, el personal que se encuentre en las cercanías, mantenerse en posición firmes con vista a la bandera, saludando militarmente aquel personal que pueda hacerlo.
- 3) Para guardar la bandera, se doblará conforme al procedimiento indicado anteriormente.

Art. 106. El Pabellón de uso diario se guardará en una sobria caja de madera barnizada, la que deberá mantenerse a bordo, en un sitio destacado. En las Unidades y Reparticiones de tierra se mantendrá en el Cuerpo de Guardia.

El Pabellón de Combate en los buques de guerra se guardará en la Cámara del Comandante o en un recinto próximo a ella, en una caja especialmente construida para este objeto (Art. 193 de la O.A.)

Art. 107. Fuera de las horas reglamentarias, se izará el Pabellón en los siguientes casos:

- 1) Cuando se encuentre a la vista de un buque de guerra nacional o extranjero con el pabellón izado.
- 2) Entrando o saliendo de puerto, siempre que haya suficiente luz para que pueda ser visto.

Se arriará nuevamente, tan pronto se haya fondeado o cuando el buque se haya alejado del puerto una distancia tal, que no permita reconocer dicho pabellón.

- 3) Para contestar saludos, no se iza el Jack Nacional.

Art. 108. Navegando, el Pabellón permanecerá desplegado, desde el orto hasta el ocaso del sol. No se harán honores diarios al izarlo o arriarlo.

Si durante las horas de luz de la aurora o del crepúsculo se encontrara en presencia de buques de guerra extranjeros, izará su Pabellón, debiendo apagar las luces de navegación.

Procederá de igual forma con los buques de la Marina Mercante que despliegan su bandera con intención de saludar.

De noche, al entrar o salir de puerto, los buques de la Armada encenderán solamente sus luces de navegación reglamentarias.

Art. 109. En las reparticiones de tierra se mantendrá izado el Pabellón, desde las 08.00 hasta las 18.00 horas.

Se exceptúa de este horario a las reparticiones de la Tercera Zona Naval, las que deberán izar su Pabellón a las 09.00 horas, durante el período comprendido entre el 15 de mayo y el 15 de agosto, en consideración a que en estas latitudes, en los meses de invierno, aclara después de las 0800 horas.

En ese período, la arriada del Pabellón se efectuará a las 17.00 horas.

Art. 110. Los Faros y Radioestaciones aisladas izarán el Pabellón Nacional cuando un buque se encuentre a la vista.

Art. 111. En puerto, los buques de la Armada izarán el Pabellón a las 0800 horas y lo arriarán a la puesta del sol. Si esto ocurre después de las 2000, el Pabellón será arriado a esa hora.

Asimismo, lo izarán junto con el Jack, cuando entre o salga de puerto un buque de la Armada, fuera de las horas anteriormente indicadas.

Los honores se rendirán de la siguiente manera:

1. En el buque insignia de la Escuadra

a. Cinco minutos antes

- 1) El Señalero de Guardia tocará una serie de toques cortos continuos, con el "Cuerno de Señales", e izará el gallardete "Preparativo"
- 2) La Guardia Militar, banda y corneta al mando del Oficial de Honores de la Guardia, formará en toldilla, dando frente al pabellón y ordenará "Armar bayonetas".
- 3) Normalmente el Pabellón Nacional será izado por el Cabo de Guardia, y el Jack por un Señalero.

Este personal deberá encontrarse en su puesto 5 minutos antes de la izada y se mantendrá con la gorra, casco o quepis, puesto mientras dure ésta.

- 4) En las guardias que cuenten con un solo Señalero, el Jack será izado por el Mensajero de Guardia.

b. Un minuto antes

- 1) El Señalero de Guardia tocará dos veces el "Cuerno de Señales".
- 2) El Guardián tocará "Atención" con el pito.
- 3) El Oficial de Honores ordenará "Armas al Hombro" y toque de "Atención" con corneta.
- 4) El personal que se encuentre en cubierta, puente o embarcaciones, esté o no trabajando, se pondrá en posición firme, dando frente a popa.

c. A la hora exacta

- 1) El Señalero de Guardia tocará una vez el “Cuerno de Señales” y arriará a media asta el gallardete “Preparativo”.
- 2) El Oficial de Honores ordenará “Presentar Armas”. La banda tocará la introducción del Himno Nacional los días de trabajo y el himno completo los días domingo y festivos.
- 3) Los Oficiales, Suboficiales y Sargentos saludarán militarmente. El resto de la tripulación que se encuentre en cubierta o en las proximidades adoptará la posición firme. En caso de estar con la gorra colocada, saludarán militarmente. Los centinelas continuarán su labor de vigilancia.
- 4) Se procederá a izar el Pabellón y Jack.

d. Una vez izado el Pabellón

- 1) El Oficial de Honores ordenará “Armas al Hombro” y toque de “pasó” con corneta.
- 2) El Guardián tocará “Pasó” con el pito.
- 3) Los Oficiales, Suboficiales y Sargentos dejarán de saludar y la dotación continuará en sus trabajos.
- 4) La Guardia Militar o banda se retirarán, marchando hacia el lugar en que romperán filas.

e. Arriada del Pabellón

- 1) Se seguirá la misma secuencia de Izado, tocando “Pasó” al término.
- 2) Los demás buques surtos en la bahía deberán seguir los movimientos del Buque Insignia o Buque Jefe de Bahía y utilizarán sólo pito para iniciar el “Atención” y “Pasó”.
- 3) En el Buque Jefe de una Fuerza o Grupo de Tarea, se dispondrá para los honores, una escuadra equipada, corneta y pito, al mando del Oficial o Suboficial de Honores de la Guardia.
- 4) En buques independientes, se dispondrá “Atención” y “Pasó” con pito.
- 5) Las bandas de músicos de las Bases Navales solemnizarán, una vez por semana, la ceremonia

de izar y arriar el Pabellón de cada Unidad o Repartición.

Art. 115. El 21 de Mayo, el 18 de Septiembre y el 8 de Octubre, el Oficial Subalterno menos antiguo y el Suboficial más antiguo, izarán el Pabellón de Combate ante toda la tripulación y el Comandante pronunciará una alocución patriótica.

El 8 de octubre, esta alocución será pronunciada por el Segundo Comandante. El día de aniversario de la Unidad, se llevará a efecto la misma ceremonia anterior, excepto que no se izará el Pabellón de Combate.

La Ordenanza de la Armada, en su artículo 142, establece que el Segundo Comandante debe pronunciar un discurso para el 11 de septiembre, aniversario de la Liberación Nacional.

Art. 116. Toda persona al cruzar el portalón para embarcar o desembarcar, deberá saludar al Pabellón. Estos saludos serán contestados por el Oficial de Guardia cuando se encuentre presente.

Art. 117. En combate, el Comandante ordenará que sea desplegado medio empavesado. Uno de estos pabellones será el de Combate.

Art. 119. Los buques de la Armada no deberán arriar su Pabellón para saludar a un buque nacional o extranjero; únicamente contestarán los saludos que en tal sentido les hagan. Si el que saluda es un buque de guerra, el Pabellón se arriará tantas veces como lo haga el otro, y si es un buque mercante, se arriará una sola vez hasta media asta, haciéndolo lentamente.

Art. 120. Si al izar el Pabellón debe quedar a media asta, se llevará a esta posición después de estar a tope.

Art. 122. Los estandartes de las Fuerzas Armadas no saludará ni harán honores; en cambio, deberán ser saludados militarmente por todos los que vistan uniforme de las Instituciones Armadas. Los civiles y el personal de las Fuerzas Armadas que vista tenida de civil, saludarán descubriéndose.

Art. 123. Las naves de la Marina Mercante Nacional llevarán el Pabellón Nacional y lo mantendrán izado en los siguientes casos:

1. En puerto o entrando y saliendo de éste, en el asta de popa o en el palo de popa, desde las 08.00 horas hasta la puesta del sol.

2. En la mar, lo izarán en el palo o asta de popa al tener a la vista cualquier buque, puesto de señales o faro, siempre que haya luz para que pueda ser visto.

Art. 124. Si el Pabellón Nacional hubiere de acompañarse de pabellones de otras nacionalidades, se procederá como sigue:

1. Cuando sólo sea uno el pabellón extranjero, el nacional se ubicará a la izquierda del espectador.
2. Si está acompañado por un número par de pabellones extranjeros, ocupará el centro de ellos.
3. Si se coloca junto a un número impar, ocupará el primer lugar, al lado izquierdo del espectador u otra ubicación en forma que destaque.
4. En todo caso, el ejemplar expuesto del Pabellón Nacional no podrá ser inferior en tamaño a los demás, ni colocarse a menor altura que éstos.
5. Cuando fuese necesario izar o arriar la bandera nacional, en alguna ceremonia con concurrencia de banderas extranjeras, se la izará la primera y se la arriará la última

Art. 126. El Estandarte Nacional será desplegado en las formaciones de parada. En maniobras o prácticas de infantería se llevará enfundado y sólo se desplegará durante la revista preparatoria o en circunstancias especiales.

ESCUDO E HIMNO NACIONAL

Art. 127. El Escudo de Armas de la República de Chile, creado por ley número 26 del 24 de junio de 1834, presenta en el campo cortado de azul turquí y rojo, y una estrella de plata. Tendrá por timbre un plumaje tricolor azul turquí, blanco y encarnado, y por soportes, un cóndor a la derecha y un huemul rampante a la izquierda (mirando hacia el escudo), coronados, cada uno de ellos con una corona naval de oro. El escudo lleva como lema “Por la Razón o la Fuerza”, escrito al pie de él.

Art. 128. Las Unidades y Reparticiones de las Fuerzas Armadas deberán colocar en una parte visible (Puente o Guardia) un Escudo Nacional de un tamaño no inferior a 40 centímetros de base.

Art. 129. El Himno Nacional deberá ser conocido por todos los integrantes de las Fuerzas

Armadas, con el fin de que puedan cantarlo en las ceremonias oficiales, conmemoraciones, en efemérides nacionales o en otros actos patrióticos de significativa importancia. El Himno Nacional deberá ser escuchado de pie, en posición firmes y saludando militarmente. Cuando se ejecuta al aire libre y en la misma forma, pero a cabeza descubierta en recintos cerrados. En todo caso, se deberá dar frente hacia el lugar en que se ejecuta el himno.

CEREMONIA DE LA BANDERA

Juramento a la Bandera

Art. 130. En la Armada Nacional, la ceremonia de juramento de fidelidad a la Patria, simbolizada en la Bandera Nacional, tendrá lugar para los Oficiales que egresan al servicio, el día de Graduación y Repartición de Premios de la Escuela Naval, procedimiento que también seguirán los Oficiales de los Servicios. Los Grumetes, Aprendices y Conscriptos que se incorporan al servicio naval jurarán el 21 de Mayo, Aniversario del Combate Naval de Iquique.

Para el caso de los Conscriptos del C.E.N.I.R., la ceremonia de juramento tendrá lugar en la Revista de Reclutas correspondiente. Esta tradición no debe interrumpirse por ninguna circunstancia, aunque los estandartes se envejezcan y pierdan su color primitivo por el uso y el tiempo.

Art. 133. Para la designación del Portaestandarte y Escolta de una Fuerza o Regimiento de Presentación, se preferirá a Oficiales Subalternos y Suboficiales, hasta el grado de Sargento, respectivamente.

Esta designación debe recaer en aquel personal que, por sus virtudes morales y profesionales, sea merecedor de este alto honor; también deberá tomarse en cuenta su conveniente y homogénea estatura e impecable apostura militar. Como norma, salvo en la Escuela Naval, los Portaestandartes serán Oficiales.

Art. 134. Cada vez que una Unidad deba formar con su Estandarte desplegado, la Unidad formada en un lugar destacado le rendirá los siguientes honores al sacarlo y guardarlo:

Al sacar el estandarte, la tropa presentará armas con bayoneta calada y la banda interpretará el Himno Nacional completo, a cuyos acordes, el abanderado ubicado al final de la formación, lo paseará a paso regular ante ella, hasta recorrer toda su extensión, para ubicarse finalmente en su lugar normal. Al guardar el Estandarte se procederá a la inversa.

En la calle, toda Unidad o formación que pase frente a un Estandarte de otra Unidad deberá rendirle los honores de paso regular desde 30 metros antes de enfrentarlo. El estandarte saludado deberá adoptar la posición de firmes. Una Unidad que está detenida, sólo rendirá honores a un Estandarte que pasa frente a ella, adoptando la posición de firmes.

Empleo del Pabellón en las Embarcaciones Menores

Art. 136. En puerto, se usará la Bandera Nacional en las embarcaciones menores dentro de las horas que esté izado el Pabellón en los buques en los siguientes casos:

1. Domingos y Festivos.
2. Aniversarios Cívicos
3. Cuando haya buques extranjeros presentes
4. Cuando en virtud de especiales circunstancias, así lo disponga el jefe más caracterizado.
5. Cuando enarbolan insignia o distintivo.
6. Cuando conduzcan Oficiales Generales, Superiores o Jefes, en cualquiera circunstancia y de cualquier rama que fuesen.
7. Cuando el buque se encuentre empavesado o medio empavesado.
8. Cuando las embarcaciones conduzcan tropa armada, salvo cuando la autoridad competente ordene lo contrario.
9. En el extranjero.
10. Las embarcaciones amarradas al tangón de su nave no desplegarán su bandera, salvo cuando el buque se encuentre empavesado o medio empavesado.
11. Cuando una o más embarcaciones vayan remolcadas y corresponda usar bandera, todas llevarán el pabellón desplegado, salvo el caso de conducir carga.

II. INSIGNIAS DE MANDO DISTINTIVOS Y EMBLEMAS

Insignias de Mando

Art. 201. Designase con el nombre de Insignias a las banderas que se usan a bordo y en tierra, en representación de Oficiales de Armas, que ejercen mando en la Armada, del Ministerio de Defensa Nacional y de SE el Presidente de la República.

Las insignias de mando se enarbolan también en las embarcaciones menores, vehículos motorizados y aeronaves que conducen a dichas autoridades, siendo su uso obligatorio en actos oficiales.

Son Insignias Reglamentarias de uso corriente en el Ceremonial Naval:

1. El Estandarte Presidencial y las banderas que indican la presencia del Ministro de Defensa Nacional y del Comandante en Jefe de la Armada.
2. Las banderas que representan a los Oficiales Generales, Superiores, Jefes y Oficiales con mando operativo de Fuerza Naval, Zona, Distrito, Base Naval, Flotilla de Torpederas, Misileras y Buque.
3. Los pabellones de naciones extranjeras, cuando representan a Jefe de Estado. En todos los casos, sólo se izará una insignia de mando que permanecerá izada tanto de día como de noche.

Art. 205. El Gallardete de Mando es la insignia característica del Oficial Ejecutivo con mando de buque. Se iza cuando no se tiene enarbolada otra insignia de categoría superior, como por ejemplo, la del Comandante en Jefe de la Armada o de la Escuadra.

Art. 207. La insignia del Jefe de Bahía es la bandera que caracteriza al Oficial Ejecutivo de Cubierta, Comandante de Buque más antiguo, cuando en puerto nacional o extranjero se encuentren reunidos varios buques de la Armada Nacional. Esta insignia sólo reemplaza al Gallardete del Comandante de Buque; en consecuencia, no será izada cuando a bordo se encuentre enarbolada otra insignia de mando o cuando otro buque en la bahía despliegue una insignia correspondiente a un mando superior. Los buques menos antiguos se ceñirán a la rutina que indique el Jefe de Bahía.

Distintivos

Art. 213. Designase con el nombre de distintivos a aquellas banderas que indican la presencia de autoridades navales o de personas constituidas en determinada dignidad, nacionales o extranjeras, que no tienen ni ejercen mando militar dentro de una Fuerza, Zona, Distrito o Base Naval. Por ejemplo: Ministros de Estado, Oficiales Generales o Superiores de otras instituciones de la Defensa Nacional. Sólo serán enarboladas en el asta de popa de la embarcación menor y en los autos que conducen a la autoridad que ellas representan. Estos distintivos no se izan a bordo de los buques ni en las reparticiones de tierra.

Art. 215. El Jack Nacional es aquella bandera que caracteriza a un buque de guerra de la Armada declarado en servicio activo por Decreto Supremo e incorporado a la Lista Naval. Consiste en una bandera cuadrada de color azul con una estrella blanca en el centro, y para la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, la estrella es reemplazada por un ancla tipo Almirantazgo y una estrella del mismo color sobre ella.

Se despliega en el asta colocada en la roda cuando el buque está fondeado, amarrado con empavesado completo, con medio empavesado o con el Estandarte Presidencial izado, o escoltando a un buque que lo enarbola. El Jack también se izará cuando el buque está en dique y en reparaciones.

Será izado y arriado junto con el Pabellón Nacional, salvo en casos expresamente indicados.

La dimensión del Jack Nacional será de los tipos y medidas que se indican:

Tamaño Mayor: 1,50 x 1,00 metros

Tamaño Menor: 1,00 x 0,66 metros

Los remolcadores de puerto no usarán Jack Nacional.

Art. 216. El Jack se arriará a media asta por duelo, siguiendo los movimientos del Pabellón Nacional, en las circunstancias que describen los artículos correspondientes a Honras Fúnebres del Ceremonial Naval.

Escudo Oficial de la Armada

Art. 226. El escudo Oficial de la Armada es de tipo español que lleva por timbre una corona rostrada de oro, sombreada bajo su base del mismo color.

Este distintivo va orlado de un calabrote dorado y en su parte superior central lleva una estrella dorada de cinco puntas.

Bajo la estrella y en forma vertical, se presenta un ancla dorada del tipo Almirantazgo con cepo de madera color café y herrajes dorados, pendiente de su arganeo un chicote de cabo dorado que termina detrás del brazo izquierdo del ancla.

Bajo el ancla, centrada y también en color oro, se presenta la frase "Armada de Chile".

Excepto su timbre, el escudo lleva como fondo un campo azul. Sus proporciones son tres partes de alto por dos de ancho, incluyendo la corona, y de nueve partes de alto por ocho de ancho, excluyéndola.

Art. 227. El Escudo Oficial de la Armada, sobrepuesto en una bandera del mismo color de su campo, constituirá el emblema de la Armada y tendrá las siguientes dimensiones:

Tamaño Mayor: 2,55 x 1,70 metros

Tamaño Medio: 1,28 x 0,85 metros

Tamaño Menor: 0,30 x 0,20 metros

Art. 228. El emblema de la Armada, en su tamaño mayor, se usará en tierra en las siguientes oportunidades:

1. Espectáculos deportivos, artísticos o culturales, en que participen buques, reparticiones o escuelas de la Armada. Si éstos tuvieran bandera, el emblema de la Armada irá a la izquierda del espectador.
2. Se izará en competencias deportivas en las que un miembro o equipo de la institución obtenga un primer, segundo o tercer puesto, siempre que los que obtengan los anteriores, también icen banderas similares.
3. En las ceremonias militares internas en reparticiones, destacamentos o escuelas de la Armada, con asistencia de público, tales como: entregas de armas y revistas finales. En estos casos, el emblema de la Armada se izará al lado derecho del espectador.

III. HONORES, INSIGNIAS Y SALUDOS EN LAS EMBARCACIONES MENORES

Generalidades

Art. 301. El uso de las insignias y distintivos en las embarcaciones menores, es obligatorio en el caso de visitas o actos de carácter oficial.

En los vehículos motorizados, las insignias y distintivos se usarán en las ceremonias oficiales que se lleven a efecto en lugares públicos, como presentaciones militares, honras fúnebres u otros actos en que sea necesario destacar el rango del funcionario que ocupa el automóvil.

Art. 302. Cuando la embarcación que conduzca a un Oficial General o Comodoro no lleve en la proa la

insignia o distintivo que le corresponde, mostrará un disco en un asta montada sobre la carroza, disco que por una cara mostrará una estrella blanca con fondo azul, si la autoridad naval es un Oficial de Línea, en fondo rojo si fuera Oficial General de Infantería de Marina, y estrella azul con fondo blanco si fuera Oficial General de Abastecimiento, de Justicia o de Sanidad Naval. La otra cara irá pintada de blanco.

Si el disco muestra hacia proa la estrella, indicará que el Almirante o Comodoro viste de uniforme; si muestra color blanco, indica que la autoridad viste de civil.

Saludos

Art. 305. Las embarcaciones menores que conduzcan carga, que remolque, que sean remolcadas o que se encuentren en cualquier otra faena por el estilo de éstas, no harán honores de ninguna especie. Sólo saludará el Patrón que gobierna.

Art. 306. En todas las embarcaciones menores que se encuentren en movimiento en el momento de izar el Pabellón, el Oficial a cargo de ella o su Patrón, ordenará "Para". Mientras dure la ceremonia el Oficial a cargo de la embarcación o su Patrón, saludará militarmente de pie excepto en embarcaciones de bancada sencilla que lo hará desde la posición sentado. En todo caso, las personas que viajen de pasajeros saludarán militarmente sin ponerse de pie.

Art. 307. Siempre que en las inmediaciones de una embarcación pase otra, nacional o extranjera, que conduzca a un Comandante o enarbole una insignia o distintivo, tanto el Oficial a cargo como el Patrón de ella saludarán militarmente poniéndose de pie. Al pasar una embarcación por las inmediaciones de un buque, encontrándose oficiales en cubierta saludará el Oficial menos antiguo, contestando el o los más antiguos

En el caso que la embarcación lleve insignia de una autoridad extranjera se le rendirán los honores de Guardia Militar, Banda, Corneta y Pito. Serán tocados Honores de Almirante o los que corresponda.

Art. 311. En caso que dos embarcaciones que conducen oficiales crucen su rumbo o pasen de vuelta encontrada, los Patrones saludarán militarmente.

Art. 313. En las embarcaciones menores, al embarcarse oficiales de diferentes grados lo harán primeramente los menos antiguos y no tomarán asiento hasta que lo hagan los de mayor grado por orden de precedencia; el Patrón saludará militarmente durante el embarco o desembarco de los oficiales.

Para desembarcar, lo hará primero el más antiguo. En igualdad de grado, al tomar su embarcación u otra cualquiera, el Comandante de su buque se considerará el más antiguo para los efectos de embarco o desembarco.

Art. 316. Los Oficiales Subalternos permanecerán siempre de pie cuando se embarquen o desembarquen oficiales más antiguos y los Patrones de embarcaciones a remo saludarán militarmente, mientras la tripulación permanezca sentada.

En las lanchas o embarcaciones motorizadas, toda la tripulación se pondrá de pie y en posición de atención al embarcar o desembarcar el Presidente de la República, el Ministro de Defensa Nacional, Almirantes, Comodoros o los Comandantes de Buques.

Voz de Alerta a Embarcaciones

Art. 317. Desde el crepúsculo hasta la aurora, los Cabos de Guardia o centinelas de exterior que vieses llegar o pasar embarcaciones menores en las proximidades del buque, darán la voz de alerta con la expresión "¡Ah del bote!", debiendo contestar el Patrón según el cargo o desempeño de la autoridad u Oficial de mayor jerarquía que conduzca, en la siguiente forma:

Presidente	¡Chile!
Ministro de Estado	¡Nombre de la Cartera!
CJA	¡Armada!
CJE	¡Escuadra!
CJFZ	¡Submarinos!
Oficial General	¡Cargo que desempeña!
JEM	¡Mayor!
Comandante del buque	¡Comandante!
Comandantes	¡Nombre del buque!
Oficiales Superiores	¡Superiores!
Oficiales Jefes	¡Jefes!
Oficiales Subalternos	¡Subalternos!
Tripulaciones	¡A bordo! O ¡Largo!

IV. FORMA DE INDICAR LOS RANGOS DE LAS PERSONAS A BORDO

Art. 318. Cuando una lancha a motor se aproxima a un buque o muelle en el que se encuentren embarcaciones de la Armada, indicará el rango de las autoridades o de los oficiales que conduzca por medio de pitazos cortos en la siguiente forma:

Presidente de la República	5
Ministro DN y CJA	4
CJE, CJFZ y Oficiales Generales	3
Oficiales Superiores	2

Comandantes de Buque, JEM Escuadra,
FZ y Comandante de Base Naval,
Zona o Distrito

1

Despacho de Embarcaciones

Art. 319. Cuando una embarcación vaya a efectuar un viaje de régimen, el Guardián de Honores o Mensajero de Guardia procederá a tocar el Cuerno de Señales como se indica:

Faltando 5 minutos: 3 toques largos

Faltando 1 minuto: 1 toque largo

Art. 320. El Oficial de Guardia informará a los Oficiales Jefes, Superiores y Generales, cuando la embarcación se encuentre lista para ser despachada.

V. HONORES DE PITO, CORNETA, BANDA GUARDIA MILITAR Y CAÑÓN

Generalidades

Art. 401. Sólo rendirán honores de pito, corneta, banda, guardia militar y cañón, los buques a los que se asigne expresamente estos medios. Las unidades restantes rendirán honores solamente de pito y corneta.

Art. 402 Son Honores Personales aquellos que se rinden a bordo de los buques de la Armada a la persona constituida en autoridad que visita oficialmente el buque, y Honores a la Insignia, como su nombre lo indica, los que se rinden a la insignia que se encuentra enarbolada en un buque en tierra.

Los Honores a la Insignia son obligatorios, pudiendo los Honores Personales suspenderse a solicitud de quien les correspondan. A una autoridad con derecho al uso de distintivos, sólo corresponde Honores Personales.

Los toques de “Atención” y “Pasó” con pito no constituyen honores.

Art. 404. Cuando a bordo de un buque de la Armada se vayan a rendir honores con pito, corneta, banda, guardia militar y cañón, éstos se harán en la secuencia que se indica:

Recepción

1. Cuando la embarcación que conduce a la autoridad se aproxima a cincuenta metros, el Oficial de Guardia hará tocar “Atención” con pito y corneta sucesivamente, procediendo el Jefe de

la Guardia Militar ordenará “Armas al Hombro” y todo el personal se pondrá firmes.

2. Al faltar diez metros para que la proa de la embarcación llegue al portalón, el Oficial de Guardia ordenará efectuar los primeros honores de pito, y los Oficiales, Suboficiales y Sargentos saludarán militarmente.
3. Al pisar la autoridad la plataforma alta del portalón, el Oficial de Guardia ordenará efectuar los segundos honores de pito, y el Jefe de la Guardia Militar dispondrá los honores con armas, de corneta y de banda que corresponda.
4. Una vez terminados los honores y habiéndose alejado la autoridad del frente de la Guardia, el Oficial de Guardia ordenará “Pasó” con cometa y pito sucesivamente. Los Oficiales, Suboficiales y Sargentos saludarán militarmente, sólo mientras se efectúan los honores a la autoridad, debiendo permanecer, al igual que el resto del personal, en posición firmes hasta el toque de “Continuar” o “Pasó”.

Despedida

1. Al aparecer la autoridad en cubierta, el Oficial de Guardia ordenará “Atención” con pito y corneta. La Guardia Militar se pondrá firmes y con armas al hombro si corresponde, todo lo cual lo ordenará el Jefe de la Guardia Militar. El personal en cubierta se pondrá firmes dando frente hacia el portalón.
2. Al pisar la plataforma alta y a una indicación del Oficial de Guardia, el Jefe de la Guardia Militar ordenará honores con armas, corneta y banda que le corresponda a la autoridad. Los Oficiales, Suboficiales y Sargentos, saludarán militarmente mientras duren éstos.
3. Al abandonar la plataforma alta, el Oficial de Guardia ordenará los primeros honores de pito. Al dar avance la embarcación, ordenará los segundos honores de pito. El toque de “Pasó” con corneta y pito se dispondrá una vez que la embarcación se haya alejado a prudente distancia del buque y en todo caso, después de los honores de cañón, si éstos corresponden

Casos Especiales

Art. 405. No se hará ninguna clase de honores, en las siguientes circunstancias:

1. En faenas, ejercicios, evoluciones en la mar, y en revistas generales.
2. Mientras el buque esté en reparaciones.
3. Durante el Oficio Divino.
4. En caso de duelo oficial, con la excepción de los honores de cañón prescritos en el reglamento.
5. Los Sábados PM, Domingos y Festivos.
6. Cuando la autoridad con derecho a honores así lo solicite.

Art. 407. Sólo se rendirán honores en las oportunidades siguientes:

1. Días de la semana desde las 08.00 hasta las 12.00 horas y desde las 13.00 hasta la puesta del sol, siempre que esto no ocurra después de las 18.00 horas.
2. Los días Sábado, solamente AM.
3. Durante las 24 horas y en cualquier día, con pito mariner, a los Oficiales Extranjeros de cualquier grado.

Honores de Guardia Militar, Corneta, Banda y Pito

Art. 408 Los Honores Personales que se indican más adelante, se le rendirán a las autoridades nacionales y extranjeras que se señalan, cuando concurren en visita oficial luciendo insignia o distintivo en el vehículo o embarcación que los conduzcan.

1. Honores de Guardia Militar

- a. Con armas presentadas y bayoneta armada.
Al Pabellón Nacional, al Presidente de la República, Jefes de Estado y Soberanos extranjeros.
- b. Con armas presentadas.
Ministro de Defensa Nacional, Comandantes en Jefe Institucionales, Vicealmirantes, Contraalmirantes, y sus equivalentes en el Ejército, Fuerza Aérea y Carabineros, Ministros de Estado, Embajadores, Ministros Plenipotenciarios, Enviados extraordinarios, Ministro Residente, Encargado de Negocios o Intendentes Regionales y dignidades extranjeras equivalentes.
- c. Con armas al hombro.
A los Directores de Servicios Superiores o Servicios, los Comodoros de Fiestas o Grupos de Tarea o Bases Navales, Jefes de Estado

Mayor, Comandantes de Buques o Unidades y Carabineros, desde el grado de Capitán de Navío.

- d. Con armas en descanso.

A los Comandantes de Buques, Jefes de Estado Mayor del grado de Capitán de Fragata y sus equivalentes en el Ejército, Fuerza Aérea y carabineros, Gobernadores Provinciales, Cónsul General, Cónsul y Vicecónsul.

2. Honores de Corneta y Banda

- a. Presidente de la República.
Honores de Almirante, Banda toca el Himno Nacional completo.
- b. Ministro de Defensa Nacional.
Honores de Almirante, Banda toca "Viejos Estandartes"
- c. Comandantes en Jefe Institucionales.
Honores de Almirante, Banda toca la "Canción de Yungay".
- d. Comandante en Jefe de la Armada.
Honores de Almirante, Banda toca introducción de "Brazas a ceñir".
- e. Vicealmirante, Contraalmirante y grados equivalentes en el Ejército, Fuerza Aérea y Carabineros.
Honores de Almirante
- f. Ministros de Estado, Embajadores, Ministros Plenipotenciarios, Ministro Residente, Encargado de Negocios e Intendentes Regionales, que enarbolan bandera distintiva.
Honores de Almirante. A los embajadores se les interpretará además el himno nacional completo de su país.
- g. Capitanes de Navío con mando de Fuerza o Grupo de Tarea, Coroneles de Ejército, Aviación y Carabineros con mando de División, Ala o Zona.
Introducción de Honores de Almirante (honores de corneta)
- h. Oficiales Generales Extranjeros.
Honores de Almirante e introducción del Himno Nacional correspondiente.

3. Honores de Pito

Se harán a las horas estipuladas en el art. 407 a las siguientes autoridades nacionales y extranjeras además de Oficiales de Marina:

- a. Presidente de la República, Ministro de Defensa Nacional y Comandante en Jefe de la Armada.
- b. Oficiales de la Armada, de Armas, que enarbolan insignia en las embarcaciones.
- c. Comandante en Jefe de la Escuadra, Comandante en Jefe de la Fuerza de Submarinos, Comandantes de Buques y Jefes de Estado Mayor, aun cuando no enarbolan insignia o gallardete en sus propias Unidades y siempre que vistan uniforme.
- d. Oficiales Navales Extranjeros que vistan uniforme, de cualquier grado y rango. A éstos se la harán durante las 24 horas del día.

Honores en Tierra

Art. 409. En ausencia de otras disposiciones, en tierra, las fuerzas formadas en plazas, estadios, parques o muelles, que deban rendir honores a determinadas autoridades, los ejecutarán conforme a lo señalado en el art. 408 y la banda de músicos interpretará los siguientes himnos o marchas cuando se rinda cuenta o sean revistados por éstos:

Presidente de la República
Himno Nacional

Ministro de Defensa Nacional
"Viejos Estandartes"

Comandante en Jefe de la Armada
"Brazas a Ceñir"

Comandante en Jefe de la Escuadra
Himno de la Escuadra

Comandantes en Jefe de ZZ NN
Marcha "30 Años"

Comandante en Jefe Fuerza SS
Himno del Submarinista

Oficiales Generales, Directores de los Servicios Superiores de la Armada, Jefe de Estado Mayor Defensa Nacional y Subsecretario de Marina
Marcha "Naval"

Comandante General del Cuerpo IM
Himno del Cuerpo IM

Comandantes de Unidades y Reparticiones
Himno de la Unidad o marcha "Naval"

Autoridades Militares Extranjeras
El correspondiente a Oficiales Chilenos de rango equivalente

Comandantes en Jefe otras Instituciones
Himno Oficial de su Institución

Autoridades Militares Nacionales (Ejército, Fuerza Aérea y carabineros)
Marcha de su Institución

A las Autoridades civiles nacionales, la banda interpretará a los Ministros de Estado, Intendentes, Gobernadores y Cónsules, la "Canción de Yungay", el Himno de la Unidad o la marcha "Naval".

A las Autoridades civiles extranjeras, se les Interpretará el himno que corresponda a las autoridades chilenas con rango equivalente

Art. 410. El uso de la Insignia o Distintivo señala que la autoridad que tiene derecho a su empleo se encuentra en visita u otro acto de carácter oficial y que por lo tanto se deberán efectuar los Honores Personales que prescribe el presente ceremonial en el buque visitado, como por aquellos que estén próximos al paso de la embarcación o al buque.

Art. 412. En circunstancia que un buque de la Armada pase por el costado de otro buque de la Armada, en la mar o en proximidades del puerto, se formará el personal en puestos de repetido, y la guardia militar en los buques que la posean. Los honores serán los siguientes:

1. El menos antiguo tocará "Atención", contestando inmediatamente el más antiguo con el mismo toque. Después de una breve pausa el buque más antiguo tocará "Pasó", lo que será repetido por el menos antiguo. Si hay guardia y banda formada, se ordenará "Armas al Hombro".
2. Los buques que no tienen corneta, harán los toques de "Atención" y "Pasó" por medio de toques de pito.

Honores de Cañón

Art. 502. Los honores de cañón deberán hacerlos todos los buques que monten a su bordo cuatro o más cañones de tiro rápido y en lo posible de un mismo calibre, no debiendo éste ser menor de 47 milímetros ni mayor de 76. Los buques menores quedan exentos de efectuar estos honores.

Rendirá asimismo honores de cañón la Escuela Naval cuando sea visitada por dignatarios del rango del Presidente de la República.

Art. 503. La salva mayor corresponde a 21 disparos de cañón. El intervalo entre cada disparo será de 5 segundos.

Art. 509. Los buques de la Armada no harán honores de cañón a los fuertes y plazas de la república.

Art. 510. No se harán honores de cañón en los puertos, lugares o zonas prohibidas por las autoridades navales locales o cuando el buque se encuentre atracado a un muelle.

Art. 516. Los honores de cañón personales se rendirán una vez al año calendario, siempre que en el mismo día y puerto, no haya hecho estos honores otro buque nacional presente.

Art. 520. Siempre que una autoridad civil, de la Armada, Ejército, Fuerza Aérea o Carabineros, que tenga derecho a honores de cañón, se embarque da pasajero para iniciar un viaje en misión oficial en un buque de la Armada, será recibido a bordo con el número de disparos correspondiente a su rango. Iguales honores se le harán al desembarcar definitivamente.

Cuando dicha autoridad desembarque momentáneamente en puertos en los puertos de tránsito, sólo se le harán los honores de guardia y banda.

Art. 523. No se rendirán honores al pabellón, estandarte o insignias de autoridades cuya nación no haya sido reconocida oficialmente por el Gobierno de Chile

Art. 526. Cuando un buque de la Armada llegue a un puerto extranjero, hará una salva de 21 disparos de cañón como saludo al país que se visita, con el pabellón correspondiente izado a tope del palo mayor. Estos honores son los primeros que se deben hacer a la llegada a puerto y serán devueltos a su término; este homenaje se rendirá en un solo puerto del mismo país.

En caso de ser dos o más buques los que entran simultáneamente al puerto extranjero, hará los honores de cañón solamente el buque insignia o, en su defecto, el del Comandante más antiguo.

Art. 532. Las siguientes costumbres adoptadas desde antiguo por las potencias marítimas, incluido Chile, se observarán con respecto a la devolución de los honores de cañón:

1. Se devolverán a su término:
 - a. Los honores hechos por un buque de guerra al Pabellón de la Nación.
 - b. Los honores hechos por un buque de guerra a las insignias de Oficiales Extranjeros, en mar o en puerto.
2. No se devolverán:
 - a. Los honores hechos a las insignias de los Jefes de Estado, Presidentes Electos, Príncipes Herederos o miembros de familias reales reinantes y la insignia del Ministro de Defensa Nacional, cada vez que visiten un buque de guerra, cuando lleguen o salgan de un puerto nacional o extranjero, o encontrándose en alta mar.
 - b. Los Honores Personales hechos a las autoridades nacionales civiles o extranjeras, navales, militares y de la Fuerza Aérea, cuando visiten un buque de guerra en forma oficial.
 - c. Los efectuados al asociarse a honores que se realicen en celebración de una festividad o aniversario extranjero.

Art. 533. Las siguientes normas han sido, en general, adoptadas por todas las marinas, y las observarán los buques de la Armada en lo referente al intercambio de honores de cañón que tengan que hacer con los buques extranjeros que enarbolan la insignia de un Oficial General al mando de una Escuadra, Fuerza o Grupo de Tarea, o bien cuando estas autoridades, las militares y las de la Fuerza Aérea de grado equivalente visiten un buque chileno:

1. La insignia de un Almirante de Flota, o la bandera distintiva de un Oficial cuya categoría sea de Mariscal de Campo, se saludará con 19 cañonazos
2. La insignia de Almirante con 17 cañonazos.
3. La de Vicealmirante con 15 cañonazos.
4. La de Contraalmirante con 13 cañonazos.
5. La de Comodoro o Capitán de Navío con mando de Escuadra, Fuerza o Grupo de Tarea, con 11 cañonazos.

V. CEREMONIAL Y HONORES AL ASUMIR O DEJAR EL MANDO

Art. 801. Cuando un Oficial General o Superior asume o deja el mando de una Escuadra, Zona Naval o Grupo de Tarea, se desarrollará la ceremonia que se indica.

1. Todos los Comandantes y los Oficiales de su Estado Mayor subordinados, acompañados de una delegación de Oficiales y Gente de Mar, concurrirán al buque insignia o la repartición de tierra que fije el nuevo Comandante en Jefe, según el caso.
2. En tierra, formará un regimiento o una fuerza apropiada para rendir los Honores Personales y a la Insignia. La delegación asistirá con la tenida que se disponga y la tenida de los Oficiales será con espada. A bordo formará la Guarnición IM embarcada.
3. Tanto a bordo como en tierra, estando formada la delegación mencionada, el Comandante en Jefe que entrega recibirá en el portalón del Buque o de la Unidad o Repartición en tierra al nuevo Comandante, quien concurrirá acompañado del Interventor designado, persona a la que se le harán los honores reglamentarios.
4. Acto seguido, el Interventor pondrá en posesión del cargo al nuevo Comandante en Jefe, dando lectura a la Orden de Transbordo correspondiente, terminado lo cual se procederá a arriar la insignia del Comandante en Jefe saliente con honores de pito, corneta, banda, guardia militar y de cañón.

Después de ello se procederá a desplegar la insignia del nuevo Comandante en Jefe con los mismos honores ejecutados al arriar la anterior, afirmándose con el número de disparos que corresponda.

5. Posteriormente, pueden seguir algunas palabras de despedida o de saludo de ambos Comandantes en Jefe.
6. Continuará la ceremonia militar en tierra con el desfile de las fuerzas que forman, para finalizarla tanto en tierra como a bordo con los honores reglamentarios al Interventor al momento de retirarse.

Art. 802. Cuando algún Oficial de grado inferior a los indicados en el artículo anterior se reciba del mando de un buque, unidad o repartición en tierra,

se cumplirán las mismas normas prescritas en el mencionado artículo.

Estas estarán restringidas al ámbito del buque o unidad, es decir, no habrá delegaciones y los honores serán los que corresponda a su grado. Una vez posesionado de su cargo, procederá a cumplimentar a su Comandante en Jefe.

Generalidades

Art. 901. En este Ceremonial, se entenderá por “visita” el acto de cortesía de concurrir a saludar oficialmente a una autoridad militar o civil, nacional o extranjera.

Art. 903 Como regla general, se procurará no hacer visitas en los Domingos ni Festivos, pero, cuando sea indispensable hacerlo, se realizará fuera de las horas en que se celebra misa u horas de rancho.

Visitas en Puertos Nacionales

Art. 910. Dentro de las 24 horas de llegada a un puerto nacional o extranjero de uno o más buques de la Armada, el Comandante o Comandante en Jefe visitará, en igualdad de grado, a la autoridad naval del puerto y a los Comandantes de Fuerzas Navales presentes.

En caso que los Comandantes en Jefe sean de distinta graduación, el inferior visitará siempre al de mayor graduación; una vez efectuadas las visitas mencionadas, cada Comandante de buque chileno visitará a cada uno de los Comandantes de buques extranjeros, al término de lo cual una delegación de la Cámara de Oficiales cumplimentará las Cámaras de Oficiales de los otros buques presentes, siempre que estas visitas, en opinión del Comandante, se acostumbren o se deban realizar.

Al llegar al buque visitado, los Oficiales pasarán a saludar primeramente el Comandante durante un breve instante, dirigiéndose luego a la Cámara de Oficiales.

Art. 912. Cuando a bordo de un buque mercante que arribe a un puerto en donde exista autoridad naval o haya algún buque de la Armada y en él viaje una autoridad civil, diplomática o de las Fuerzas Armadas nacionales o extranjeras, será deber de la autoridad naval más antigua enviar un Oficial a cumplimentar a la autoridad que llegue.

La visita debe considerarse como un acto de cortesía y la devolución podrá no efectuarse.



*“El arte de la Guerra se
basa en el engaño”,
Sun Tzu.*

SEGURIDAD MILITAR

I.- GENERALIDADES

Las Fuerzas Armadas, por ser el órgano que la Nación desarrolla y mantiene desde la paz, para resguardar su seguridad exterior y defensa militar en resguardo de su soberanía e integridad territorial, constituyen el objetivo primordial de las actividades de Espionaje, Sabotaje y Subversión de las naciones enemigas o potencialmente enemigas.

Es por eso, que debemos estar preparados para repeler todo intento de este tipo de actividades, ya que ellas no se realizan sólo en tiempo de guerra, sino que son de carácter permanente y sus consecuencias son más peligrosas de lo que pueda sospecharse, pudiendo tener efectos decisivos en las primeras operaciones bélicas e incluso decidir el resultado de la guerra.

Prácticamente nada puede conseguir un Comandante, si sus planes y métodos de operación se encuentran en poder del enemigo, o si dentro de su unidad hay personas que sabotean su equipo o subvierten a su personal, impidiéndole llevar a cabo su cometido en la forma planeada. Mayores serán aún las consecuencias si esto sucede en el ámbito institucional o nacional.

La información que puede interesarle al enemigo no son las características básicas de los equipos, datos fáciles de conseguir en las fábricas, a través de folletos de propaganda o revistas, o las características de diseño de un buque, que en el caso de países potencialmente enemigos muchas veces son similares. Lo que sí es de interés, es cualquier información sobre modificaciones técnicas de equipos y buques, o bien, de aquellos aspectos “reservados” que una fábrica de armamentos no

entrega, por ejemplo, una frecuencia de radio control de un proyectil teledirigido. En este aspecto, las fábricas de prestigio se comprometen con sus clientes a no divulgar ciertos detalles técnicos que comprometan la seguridad en el empleo del arma.

Es también información de interés, la relacionada con las fallas o limitaciones que puedan tener los buques, tanto en su armamento como en su planta propulsora, resultando atractivo, asimismo, conocer todos aquellos procedimientos de operación de unidades, tácticas usadas, formas de operar sistemas de armamento y de guerra electrónica, ya que con esa información se podrán tomar las medidas necesarias para contrarrestar y colocar al adversario en inferioridad de condiciones.

Quizás el dato más importante que cualquier Estado Mayor quisiera tener en sus manos, es el estado anímico, la moral combativa y nivel de entrenamiento del enemigo. Nada se logra con saber qué clase de buques tienen, sus estados operativos, sus fallas y modernizaciones, si no se sabe cómo pretenden usarlos, si su personal es valiente, si las dotaciones están entrenadas y decididas a combatir.

Aunque parezca extraño, son una valiosa información los comentarios que se hagan de un determinado jefe. Cuántas veces hemos hablado en público sobre la personalidad de nuestro Comandante e incluso puede que delante de Oficiales extranjeros demos a conocer sus cualidades, virtudes o formas características de actuar.

Los agentes son artistas en el arte de llevar una conversación a temas que permitan obtener datos de la forma de actuar de nuestros superiores, siendo el tipo de preguntas que hacen, una fuente

de información, ya que está indicando el interés del enemigo en un determinado asunto y, por lo tanto, es posible llegar a interpretar qué pretende hacer determinado país.

La Dirección de Inteligencia de la Armada es el organismo que tiene la responsabilidad de efectuar las actividades de inteligencia, esto es, proveer al mando de conocimientos útiles del enemigo y, a su vez, difundir una doctrina de contrainteligencia, con el objeto de anular la efectividad de la inteligencia adversaria y proteger la información, las personas y el material de las actividades que realice el enemigo en su contra.

II.- SEGURIDAD

La seguridad es un conjunto de disposiciones precautorias, que deben adoptarse en toda actividad para resguardar la reserva de las propias operaciones e intenciones. También comprende las medidas para proteger la integridad física de las fuerzas.

La Seguridad es un principio de la guerra y como tal, influye en la conducción de las operaciones navales. En tiempo de guerra y en la paz, ella debe gobernar todas las actuaciones de los miembros de la Institución, para contribuir al logro de la misión de la Armada. Mediante un buen sistema de Seguridad, se podrá impedir o dificultar a los agentes enemigos el cumplimiento de su tarea.

En los buques y reparticiones, el Oficial de Seguridad es el Segundo Comandante o el Subjefe, quien tiene por función la de hacer cumplir un plan de seguridad que abarque al personal, al material y a la documentación.

A.- Seguridad del personal

Está orientada a lograr que se disponga de individuos estables, confiables y leales, que posean las destrezas y conocimientos adecuados para mantener la efectividad del sistema.

1.- Personal de la Institución

La Armada está formada por personas que, en materia de seguridad, constituyen el eslabón más débil y cuya ruptura puede poner en peligro, no sólo a la Institución, sino que a todo el país.

El agente enemigo buscará comprometer a aquellas personas con vulnerabilidades emocionales, económicas y otros hechos circunstanciales, especialmente aquellos que tienen una vida

desordenada. El hombre agobiado por deudas económicas o que tiene una situación matrimonial poco clara, es una víctima potencial del chantaje, bajo amenaza de ser denunciado, lo que obliga al Comandante, Segundo Comandante y Oficial de División, a conocer detalladamente al personal a sus órdenes, con el objeto de confiarles a los más idóneos, el material y/o documentación clasificada. Mediante la instrucción permanente de seguridad y el control del personal autorizado a manipular y custodiar el material y documentación, se puede prevenir que se produzca una fuga de información.

Todo personal de la Armada, a su ingreso, debe hacer una Declaración de Antecedentes Personales, cuyos datos tienen por objeto verificar su integridad, lealtad, idoneidad y discreción, antecedentes que permitirán resolver acerca de su contratación en la Institución, así como de aprobar o negar la autorización para acceder a informaciones o material clasificado, una vez que la persona pase a formar parte de la misma. Los datos de esta declaración son permanentemente actualizados.

2.- Personas ajenas a la Institución

Los buques y reparticiones son visitados normalmente por personas ajenas a la Institución, que pueden ser miembros de las otras instituciones de las Fuerzas Armadas y del Cuerpo de Carabineros de Chile, quienes tienen su respectiva Tarjeta de Identificación, y por civiles que podrán ser familiares o invitados del personal, y también deben considerarse los proveedores.

Con el propósito de regular internamente, en cada buque o repartición, el sistema de control que se usará, se elaborará una Orden Permanente Interna que establezca, tanto las medidas de control para el ingreso como los lugares a los cuales se puede concurrir a visitar. Como norma general, toda persona, antes de su ingreso, debe ser verificada en el listado de proveedores, si corresponde, y en el listado de personas con acceso prohibido a las reparticiones, además se llevará un registro con las personas que ingresen.

B.- Seguridad física y material

El agente enemigo, para que pueda ejecutar acciones de espionaje o sabotaje, debe tener acceso a la información o al material que le interesa. Luego, la seguridad física y del material tendrá por objeto prevenir, impedir y controlar en forma activa y pasiva, el acceso físico de personas no autorizadas a una

instalación o área, así como cualquier otra forma de búsqueda de información que pueda vulnerar la integridad del buque o repartición, de su personal, de la documentación, del material y del equipo.

Con el objeto de conocer cuáles son los lugares físicos y materiales que es necesario proteger, y cuáles son los puntos de más fácil acceso para un agente, el buque o repartición debe hacer un Estudio de Seguridad, el que deberá concluir con la identificación del material que debe ser protegido y áreas que deben ser reforzadas, ya sea con medios materiales (rejas, panderetas, barreras o muros), humanos (vigilantes) o vigilancia electrónica (Cámaras de vigilancia, cercos eléctricos). Para llevar a cabo la Seguridad Física y del Material existen las siguientes medidas:

1.- Medidas de protección externas

- a. Barreras naturales: bosques, colinas, ríos y quebradas.
- b. Barreras humanas: guardias apostadas.
- c. Barreras estructurales: alambradas y rejas.
- d. Barreras animales: perros y gansos.
- e. Barreras de energía: iluminación y sistema de alarma.
- f. Barreras Artificiales: cercos eléctricos, y cámaras de vigilancia.

2.- Medidas de protección interna

- a. Escoltas para personas que ingresan a la repartición.
- b. Rondas, vigilantes y patrullas.
- c. Uso de tarjetas y brazaletes de identificación.
- d. Registro de vehículos.

3.- Clasificación de Seguridad

- a. Secreto: todo material que por su naturaleza, afecte directamente a la Seguridad Nacional o a la capacidad bélica de la Institución, tales como material criptográfico y de guerra electrónica, entre otros.
- b. Reservado: todo el material que por su importancia, su operación y conocimiento está circunscrito a Oficiales y personal especialista encargado de operarlo, correspondiendo a esta clasificación, los equipos de radio

y armamento, salas de radio y oficinas clasificadas.

- c. Ordinario: es aquel material que por su origen, función e importancias, puede ser conocido y usado por personal de la Armada.

C.- Seguridad de la documentación

Tiene por finalidad, establecer medidas tendientes a proteger la información documentada, para evitar que el personal la difunda voluntaria o involuntariamente, por cualquier medio o circunstancia. Hay que tener presente y compatibilizar la necesidad de proteger la información, y la conveniencia de difundirla a los destinatarios que lo requieran.

Incluye todas las medidas para la protección de la integridad, disponibilidad y confidencialidad de la información contenida en documentos, sean éstos impresos o digitales.

Entre éstas tenemos las normas de clasificación de los documentos, la restricción en la toma de conocimiento, su adecuada custodia, tramitación, almacenamiento, etc.

En la Armada, la documentación al igual que el Material, se clasifica en Ordinaria, Reservada o Secreta.

Sin embargo, aquellas publicaciones ordinarias que además de contener disposiciones reglamentarias de interés para la Armada, contengan disposiciones sobre asuntos que interesen a personas ajenas a ella, podrán ser conocidas y distribuidas si fuese necesario, y eventualmente vendidas en forma de folletos a cualquier persona ajena a la Institución que desee adquirirla, en cuyo caso llevarán un timbre que diga "PÚBLICO".

Sólo tiene acceso a la documentación clasificada el personal autorizado que haya pasado las pruebas, comprobaciones o investigaciones respectivas, el cual debe respetar plenamente el principio de la "Necesidad de Saber", que dice: "Ninguna persona tiene derecho, por la sola virtud de su grado o cargo, a tener conocimiento o posesión de información clasificada si no ha sido expresamente autorizado."

Para la protección de documentos hay dos tipos de responsabilidades: la responsabilidad por posesión, que determina que el Jefe de cada actividad debe ser responsable de la seguridad de todos los documentos, y la responsabilidad individual, que está

entregada al personal que tiene el cargo o acceso a la documentación que le ha sido confiada.

Existen dos tipos de archivo, uno para la documentación Ordinaria, y otro para la Reservada. Estos archivos se guardarán normalmente en la Secretaría bajo llave.

La documentación Secreta se archiva y guarda en una caja de seguridad, la que estará normalmente en poder del Comandante, teniendo acceso sólo éste y el Oficial Secretario, quien llevará un kárdex y un Libro Control de la Documentación. En un Libro de Cambio de Mano, se registrará la entrada y salida de documentación clasificada, información que incluye la persona que retiró el documento.

Toda la documentación que ha perdido vigencia o que se haya dispuesto destruir, será incinerada, debiéndose levantar un Acta de Incineración en que se detalle la documentación quemada, con su identificación y firmado por una Comisión de Oficiales nombrada.

Diariamente, en las oficinas, pañoles y salas de trabajo, se deberá verificar la destrucción de todo el material utilizado como borrador, papel carbón, dibujos, planos y grabaciones.

D.- Seguridad informática

Con el desarrollo tecnológico y de las comunicaciones, se ha abierto un nuevo campo de la seguridad, ésta es la seguridad informática, la cual entrega las herramientas, tanto tecnológicas como normativas, para proteger los enlaces, hardware y software que constituyen los sistemas integrados de redes y estaciones de trabajo.

La Seguridad Informática es una medida que está orientada a lograr y mantener el estado de seguridad necesario para que los miembros de la Institución puedan hacer uso eficiente de la Infraestructura Informática de la Armada, minimizando el impacto de las amenazas que se materialicen y pongan en riesgo, tanto a los dispositivos de redes y comunicaciones que la componen como a la Información y datos que procesan, con el propósito de mantener permanentemente su Confidencialidad, Integridad y Disponibilidad.

El concepto de seguridad de la información no debe ser confundido con el de seguridad informática, ya que este último sólo se encarga de la seguridad en

el medio informático, pudiendo encontrar información en diferentes medios o formas.

Objetivos de la seguridad informática

La seguridad informática está concebida para proteger los activos informáticos, entre los que se encuentran:

La información contenida

Se ha convertido en uno de los elementos más importantes dentro de una organización. La seguridad informática debe ser administrada según los criterios establecidos por la Institución y los estándares internacionales, evitando que usuarios externos y no autorizados puedan acceder a ella sin autorización. De lo contrario, la organización corre el riesgo de que la información sea utilizada maliciosamente para obtener ventajas de ella o que sea manipulada, ocasionando lecturas erradas o incompletas de la misma.

Otra función de la seguridad informática en esta área es la de asegurar el acceso a la información en el momento oportuno, incluyendo respaldos de la misma en caso de que ésta sufra daños o pérdida, producto de accidentes, atentados o desastres.

La infraestructura computacional

Es una parte fundamental para el almacenamiento y gestión de la información, así como para el funcionamiento mismo de la organización. La función de la seguridad informática en esta área es velar que los equipos funcionen adecuadamente y prever, en caso de falla, planes de robos, incendios, boicot, desastres naturales, fallas en el suministro eléctrico y cualquier otro factor que atente contra la infraestructura informática.

Los usuarios

Son las personas que utilizan la estructura tecnológica, zona de comunicaciones y que gestionan la información. La seguridad informática debe establecer normas que minimicen los riesgos a la información o infraestructura informática. Estas normas incluyen horarios de funcionamiento, restricciones a ciertos lugares, autorizaciones, denegaciones, perfiles de usuario, planes de emergencia, protocolos y todo lo necesario que permita un buen nivel de seguridad informática, minimizando el impacto en el desempeño de los usuarios y de la organización en general.

AMENAZAS INFORMÁTICAS

La definición de una política de empleo aceptable de los recursos informáticos por parte de los miembros de la Institución, está orientada a proteger al personal y los recursos de la Infraestructura Informática Institucional, de las actividades maliciosas, dañinas o ilegales, cometidas voluntaria o involuntariamente por individuos externos o internos de la Institución.

Las principales amenazas son las relacionadas con fallas humanas, con ataques malintencionados o con catástrofes naturales. Mediante la materialización de una amenaza podría ocurrir el acceso, modificación o eliminación de información no autorizada; la interrupción de un servicio o el procesamiento de un sistema; daños físicos o robo del equipamiento y medios de almacenamiento de información.

Ingeniería Social: En el campo de la seguridad informática, es la práctica de obtener información confidencial a través de la manipulación de usuarios legítimos.

Phishing: Es un término informático que denomina un tipo de delito encuadrado dentro del ámbito de las estafas cibernéticas, y que se comete mediante el uso de un tipo de ingeniería social caracterizado por intentar adquirir información confidencial de forma fraudulenta (como puede ser una contraseña o información detallada sobre tarjetas de crédito u otra información bancaria).

Malware: (del inglés malicious software), también llamado badware, software malicioso o software malintencionado, es un tipo de software que tiene como objetivo infiltrarse o dañar una computadora sin el consentimiento de su propietario.

Virus informático: Es un malware que tiene por objeto alterar el normal funcionamiento de la computadora, sin el permiso o el conocimiento del usuario. Los virus, habitualmente, reemplazan archivos ejecutables por otros infectados con el código de éste.

Redes sociales

Son sitios Web que ofrecen servicios y funcionalidades de comunicación diversos para mantener en contacto a los usuarios de la red. Se basan en un software especial que integra numerosas funciones individuales: blogs, wikis, foros, chat, mensajería, etc., en una misma interfaz y que proporciona la conectividad entre los diversos usuarios de la red.

Son redes de relaciones personales o grupos de personas con algunos intereses similares, también llamadas comunidades, que proporcionan sociabilidad, apoyo, información y un sentido de pertenencia e identidad social.

Es tal el impacto que están causando las redes sociales en el mundo, dada su capacidad para influenciar en la política interior de un país, que no se ha hecho inmune a amenazas de terceros, quienes buscan sacar provecho de la ignorancia de la mayoría de las personas que acceden a este mundo virtual. Asimismo, al ser una fuente de información de tal magnitud, son muchas las barreras de seguridad que se vulneran y gran parte de la información que se cree segura, llega a manos de personas ajenas de manera muy fácil.

La amenaza principal para cualquier país es la vulneración de su defensa, que depende en gran parte de la capacidad de sorpresa que pueda ofrecer una nación y de su planificación operativa y logística.

Mucha gente comete el error de publicar información que no debe ser vista, comprometiendo el esfuerzo humano y medios materiales por mantener el conocimiento de las diferentes acciones de las Instituciones de la defensa y sus miembros, oculto a agentes externos.

Habiendo sucedido variados casos en que la seguridad de nuestro país se ha visto vulnerada, se hace necesaria la instrucción a los miembros de las Instituciones militares y, en nuestro caso de la Armada, con el objeto que la seguridad informática no sea afectada.

III.- SABOTAJE

Conjunto de acciones destinadas a producir deterioro en la seguridad o el potencial de una nación, mediante daño o destrucción de elementos, instalaciones o personas, o a través del trastorno u obstrucción del normal desarrollo de la actividad nacional.

Todas las acciones de sabotaje, el enemigo las realiza, generalmente, a un costo humano y material prácticamente insignificante, es decir, no necesita de un gran financiamiento, por ello constituye un arma ideal que afectan especialmente a países como el nuestro, en que el reemplazo o reparación de unidades y equipos, conlleva la utilización de importantes recursos económicos para dejar nuevamente los sistemas operativos.

El sabotaje puede ser efectuado, tanto por un elemento ajeno a la Institución como por un miembro de ella. Ambos tipos de sabotadores son difíciles de descubrir y neutralizar, siendo este último el más peligroso de todos, ya que mientras el primero debe buscar la forma de infiltrarse y luego ubicar el lugar en un breve lapso para ejecutar su acción, el segundo tiene estos dos problemas solucionados y sólo espera el momento oportuno para llevar a cabo su cometido.

Durante tiempo de paz, el sabotaje adopta formas simples, siendo preocupación de los agentes hacerlo aparecer lo más casual posible. Existen un Sabotaje Activo y otro Pasivo.

A.- Sabotaje Activo

Es el que se realiza en forma directa sobre el objetivo que se quiere deteriorar o destruir. Existen tres tipos de sabotajes activos: el Sabotaje Incendiario, el Explosivo y el Mecánico.

1.- Sabotaje Incendiario

Es el más efectivo y destructivo de todos. Se usa para deteriorar por la vía del fuego todo material combustible, con lo que se destruyen las evidencias, pudiendo hacer parecer el atentado como un hecho casual.

2.- Sabotaje Explosivo

Es una acción destinada a destruir elementos resistentes al fuego. Su acción destructiva, está relacionada con la potencia del explosivo utilizado. Este tipo de atentado, produce pánico y caos en el lugar afectado.

Al tenerse conocimiento de un artefacto explosivo u otro elemento sospechoso, debe actuarse con seguridad y tranquilidad. Se debe inmediatamente informar a la Guardia para que se aisle el área afectada.

3.- Sabotaje Mecánico

Es aquel que requiere menos preparación y elementos por parte de quien lo efectúa. Constituye el método más apropiado para destruir, dañar o paralizar maquinarias, instalaciones estratégicas, industrias etc., por cuanto, por lo general, no deja evidencias.

Este tipo de sabotaje puede realizarse de las siguientes formas:

a.- Ruptura

Dirigido contra piezas móviles de una máquina o contra dispositivos delicados de control.

b.- Abrasivos

Materiales como polvo de esmerilar, arena, vidrio, etc., colocado entre las partes móviles de una máquina, circuito de combustible o lubricación, produce un inevitable desgaste y eventual inutilización.

c.- Contaminación

Acciones destinadas a contaminar combustibles, agua, lubricantes y alimentos.

d.- Sustitución

Reemplazo de elementos o partes, por otros que en definitiva dañen el elemento principal.

e.- Actos de Omisión

Constituye la acción de sabotaje más difícil de combatir e investigar. Siempre existirá una gran dificultad para establecer si fue un acto deliberado o una omisión involuntaria

B.- Sabotaje Pasivo

Es el tipo de acto que se ejecuta en forma pasiva y que no busca resultados inmediatos, pero que produce alteraciones significativas en el normal desarrollo de las actividades o gestiones cumplidas por un buque, Repartición, Institución o en el Estado, y se materializa en actos tales como: trabajo lento, boicot, tramitación indebida, paros, huelgas, cambio de destino de mercaderías importantes, u otros.

IV.- MEDIDAS DE SEGURIDAD

MEDIDAS PASIVAS

Las actividades de Contrainteligencia son ejecutadas para evitar que el adversario tenga éxito en sus propias actividades de inteligencia y eventualmente aprovecharlas en beneficio propio. Lo anterior se materializa por medio de medidas de seguridad pasivas (niegan información), las medidas positivas de C.I. (engañan al adversario) y las OO.EE. de Contrainteligencia (contrarrestan las actividades ofensivas).

Disciplina del secreto

Consiste en un conjunto de normas orientadas a proteger las informaciones. Comprende todas aquellas normas orientadas a asegurar que la difusión

de las informaciones o empleo del material, alcance sólo a aquellos que lo necesitan en función de las labores que desempeñan. Más que el establecimiento y aplicación de estas normas, lo que interesa es la creación de una conciencia de seguridad y la formación de hábitos y actitudes favorables hacia la protección de las informaciones.

Compartimentaje

Consiste en transferir conocimiento y asignar tareas, entregando partes del todo, separadamente a cada persona, de acuerdo con el grado de responsabilidad que se desee entregar. Se trata de que no se administre el total de la información. Es importante considerar que el compartimentaje debe ser aplicado de manera que no sea afectada la eficiencia y en concordancia con la necesidad del saber.

Necesidad del saber

Consiste en que ninguna persona tiene derecho a conocer, recibir o requerir información clasificada por virtud única de su grado, categoría o cargo, a menos que la autoridad responsable le haya otorgado el grado de acceso correspondiente a las informaciones que necesite manejar para cumplir sus funciones y tareas.

Incentivos de seguridad

Para contribuir a la difusión de las normas de Seguridad Militar, lo que es una responsabilidad permanente de toda cadena de Mando, se cuenta con gráficos y afiches de apoyo que recalcan la importancia de estos aspectos y que dan ideas e instrucciones a ser cumplidas por todos los servidores de la Armada.

Control de la información

Consiste en que ninguna persona que tenga conocimiento, posea o controle información tiene autoridad para difundirla, a menos que haya comprobado que el destinatario tiene la autorización de acceso correspondiente y que necesita tal información para cumplir con su tarea.

Cada individuo es responsable permanentemente de la protección de la información que posee y sobre él recaen moralmente y legalmente las sanciones penales que implican su transmisión impropia.

Almacenamiento y destrucción

El manejo de los documentos clasificados, desde su elaboración hasta el término de su utilidad, se debe regir por las siguientes normas:

- Elaboración, la cual debe estar a cargo de personas debidamente capacitadas y autorizadas y debe llevarse a cabo de acuerdo con las disposiciones reglamentarias.

- Envío de documentos a los destinatarios, obliga al receptor dar acuse de recibo y al emisor a pedir tal acuse.
- Acceso, consiste en otorgar un grado de acceso al personal, por lo tanto, podrán trabajar con documentos clasificados el personal que tenga un grado de acceso igual o superior a la clasificación de la materia respectiva.
- La custodia de la documentación clasificada debe ser en un lugar seguro, identificado, con control de acceso definido y manejado por personas con la autorización correspondiente.
- La destrucción de la documentación es uno de los aspectos que constituyen un significativo riesgo para la seguridad de la documentación, esto incluye apuntes, borradores, fotografías, documentos, etc. El material que ha perdido vigencia debe ser destruido tan pronto como sea posible, este procedimiento se llama destrucción de rutina y se debe efectuar de acuerdo con la reglamentación vigente.

Control de Acceso a la Instalación:

- Requisitos para el Control de Acceso. Las áreas con acceso restringido deben encontrarse señalizadas por medios gráficos de fácil identificación y claramente visibles para todo el personal. Sin embargo, estas señales no deben explicitar el uso específico del área restringida, sino que debe indicarse en forma genérica. (Área Restringida, Área de Operaciones u otras), ya que de señalizarse de manera específica, contribuiría al accionar clandestino de agencias interesadas en obtener la información contenida en esas áreas.
- El acceso del personal técnico de apoyo u otro, que no corresponda al personal autorizado para ingresar al área controlada, debe efectuarse acompañado en todo momento, desde su ingreso al área en cuestión, hasta su salida, por personal que comprenda exactamente el trabajo que se realizará, con el propósito de minimizar la posibilidad que el trabajo que se efectúe afecte los equipos, o que se obtenga información clasificada.
- Métodos de Control de Acceso. Los métodos apropiados que permiten el control de las áreas restringidas de acceso deben incluir algunos de los siguientes elementos:
 - Sistemas de acceso electrónicos.

- Cerraduras con clave.

- Métodos de Autorización de Acceso. En principio, debe mantenerse un listado actualizado de todo el personal autorizado a acceder a los diferentes departamentos con restricciones.
- Aquellos departamentos que por razones de su ubicación, funcionamiento u otro motivo, deba permitir el ingreso de personal que no esté involucrado con el uso de los elementos informáticos o de almacenamiento que se encuentren en su interior, se deberán cumplir las siguientes medidas de control:
 - Registro del nombre de la persona que ingresa.
 - Autoridad de la cual depende.
 - Nombre de la persona que autoriza la entrada, o nombre de la persona a la cual visita.
 - Lugar específico al cual ingresa.
 - Fecha y hora de ingreso y salida del recinto.

El registro indicado, debe ser periódicamente revisado por personal de seguridad.

- Métodos de Seguimiento de Acceso a las Instalaciones. Todas las restricciones de acceso, deben emanar de un Estudio de Seguridad, debiendo incluir los siguientes métodos de control:
 - Listado del personal que trabaja en el recinto.
 - Rol de vigilantes apostados.
 - Sistemas de detección electrónica.
 - Circuito cerrado de televisión.
 - Cerraduras de acceso electrónicas con capacidad de grabación.
- El personal ajeno al recinto protegido que necesariamente deba ingresar, debe estar provisto de tarjetas identificatorias de acceso, y éstas, debidamente registradas.

Las tarjetas de ingreso deben incluir:

- Nombre del portador de la tarjeta.
- Fotografía del rostro.
- Unidad, repartición o empresa a la que pertenece.
- Firma de quien autoriza el ingreso.
- Fecha de caducidad de la tarjeta.
- Número de serie preimpreso de la tarjeta.

Seguridad en las estaciones de trabajo

Un desempeño seguro en las estaciones de trabajo, depende fundamentalmente del usuario de la estación, debiendo ser permanentemente apoyado y estimulado en la rigurosidad de los procedimientos de seguridad informática, por parte de los administradores de red.

La creación de conciencia, como actividad permanente, contribuirá con la seguridad que debe manejarse en las estaciones de trabajo, para lo cual se recomienda fomentar las siguientes prácticas o procedimientos normales:

- Mantener recordatorios de seguridad en las estaciones, en la forma de afiches, diagramas u otros.
- Efectuar periódicamente controles de seguridad.

Los administradores encargados de cada área de trabajo, dispondrán las responsabilidades a los usuarios de las estaciones que trabajan en su respectiva área.

Control de Acceso a las estaciones de trabajo

Los usuarios de las estaciones de trabajo deben seguir un procedimiento establecido de encendido en sus respectivos computadores. El proceso no debe eludirse ni cambiarse a riesgo de errores en la identificación del usuario.

Respaldo de Archivos y Sistema

La frecuencia con que se respalde la información o los cambios de sitio o rotación de los sistemas de almacenamiento, dependerá del estudio de seguridad informática de la unidad o repartición.

Los sistemas de almacenamiento principales o que protejan los activos de información deben ubicarse en un lugar consecuente con la importancia de la misma.

En caso de corte de poder u otro, el sistema deberá estar diseñado para almacenar, proteger y recuperar el trabajo que se estaba efectuando al momento de la falla.

Redes y Comunicaciones

El enlace de las estaciones de trabajo y los equipos de seguridad de comunicaciones, puede ser optimizado aplicando lo siguiente:

- Restringir el uso de ciertos elementos periféricos que recarguen el trabajo de seguridad de comunicaciones.
- Subdividir la red de tal forma, que cada grupo de estaciones de trabajo, no tenga posibilidad de ingresar o interferirse con otra.
- Subdividir la red del sistema de manera de minimizar la exposición de la información.
- Controlar el acceso a los elementos especiales del sistema, tales como: modems, fax y/o correos electrónicos con el exterior.
- Controlar los privilegios de acceso en las estaciones.
- Aplicar las contraseñas correspondientes a todo lo que sea necesario.

Las comunicaciones son particularmente vulnerables a las amenazas a la seguridad, por lo que deben tomarse medidas especiales para minimizar los riesgos.

Considerando lo anterior, toda medida de seguridad que se aplique a las comunicaciones deben fluir del estudio de seguridad respectivo.

Control de Violaciones

Deberá asegurarse que los sistemas de comunicaciones sean permanentemente inspeccionados para la detección de fallas. A continuación, se exponen algunas de las fallas más comunes:

- Errores de protocolo.
- Inconsistencias en los sistemas de identificación en el sistema de hardware.
- Errores secuenciales.
- Alarmas erróneas.
- Inconsistencias de data.
- Errores en el control de acceso.
- Errores de aplicación en la red.

Difusión de Información Clasificada en Internet

El anonimato, junto con la creciente facilidad para ingresar a los sistemas informáticos y búsqueda de informaciones, a través de motores de búsqueda tales como Google y otros, hace necesario incrementar los controles y disciplina en cuanto a la no divulgación de información clasificada, a través de redes públicas, más aún si la información es utilizada por elementos ajenos a la Institución con fines maliciosos.

Criptografía

El objetivo del uso de controles criptográficos es proteger la confidencialidad, autenticidad o la integridad de la información. Se deberían usar técnicas y sistemas criptográficos para la protección de la información que se considera en riesgo y para la cual otros controles no proveen una protección adecuada.

Seguridad del documento electrónico

La seguridad de los documentos electrónicos se logra garantizando los atributos esenciales del documento: Confidencialidad, Integridad, Disponibilidad y adicionalmente Factibilidad de Autenticación y No Repudio.

La triada C.I.A.: Confidentiality, Integrity & Availability

Confidencialidad: que la información sólo deba ser accesible a quienes se encuentren autorizados.

Requiere habilitar un nivel adecuado de control de la privacidad que permita proteger la información de una divulgación no autorizada.

Integridad: que la información sólo pueda ser modificada por aquellas personas autorizadas.

Garantía de exactitud y completitud y validez de información y métodos de procesado. Protegiéndola de modificaciones o alteraciones no autorizadas.

Disponibilidad: que la información esté disponible cuando se requiera.

Garantizar la disponibilidad implica también la prevención de ataque Denegación de servicio.

Autenticación: es la verificación de quien hace uso de los datos o solicita un servicio, efectivamente quien dice ser. Se refiere a validar que usted es quien dice ser. Contra la autenticidad se dan suplantaciones y engaños que buscan realizar un fraude.

No Repudio: servicio de seguridad en el que las partes en una comunicación no pueden negar su participación. Valida originador e integridad del contenido.

No Repudio de origen: el emisor no puede negar que envió porque el destinatario tiene pruebas del envío, el receptor recibe una prueba infalsificable del origen del envío, lo cual evita que el emisor, de negar tal envío, tenga éxito ante el juicio de terceros. En este caso la prueba la crea el propio emisor y la recibe el destinatario.

Prueba que el mensaje fue enviado por la parte específica

No Repudio de destino: el receptor no puede negar que recibió el mensaje porque el emisor tiene pruebas de la recepción. Este servicio proporciona al emisor la prueba de que el destinatario legítimo de un envío, realmente lo recibió, evitando que el receptor lo niegue posteriormente. En este caso la prueba irrefutable la crea el receptor y la recibe el emisor.

Prueba que el mensaje fue recibido por la parte específica.

Si la autenticidad prueba quién es el autor de un documento y cuál es su destinatario, el “no repudio” prueba que el autor envió la comunicación (no repudio en origen) y que el destinatario la recibió (no repudio en destino).

El no repudio evita que el emisor o el receptor nieguen la transmisión de un mensaje. Así, cuando se envía un mensaje, el receptor puede comprobar que, efectivamente, el supuesto emisor envió el mensaje. De forma similar, cuando se recibe un mensaje, el emisor puede verificar que, de hecho, el supuesto receptor recibió el mensaje.

Control de medios de almacenamiento informático.

Siendo la información uno de los activos más valiosos, es cada vez más vulnerable en la medida que se generaliza el empleo de la computación móvil, teléfonos inteligentes (smartphones) y organizadores personales (PDA) en los cuales la información clasificada se almacena sin la protección adecuada. La combinación de dispositivos móviles, medios removibles e información clasificada almacenada en ellos, implica siempre el riesgo de pérdida o robo y posibilita la fuga de información, sea ésta de manera inconsciente, involuntaria o intencional.

Por lo anterior, la normativa vigente regula el empleo de estos elementos dentro de las Unidades y Reparticiones, con el propósito de minimizar el riesgo de fuga de información producto del robo de dichos dispositivos, la copia inadvertida de los mismos por parte de organismos ajenos a la Institución o la copia voluntaria y malintencionada de información institucional por alguno de sus miembros.

Se consideran aquellos dispositivos de almacenamiento portátiles o removibles, generalmente de uso personal, que tienen el propósito de facilitar el transporte o traspaso de datos, como disquetes, C.D., D.V.D., pendrives, discos externos, tarjetas de memoria,

contenedores externos para discos duros, etc. Además los equipos como computadores portátiles, de bolsillo, teléfonos inteligentes y otros equipos de procesamiento y almacenamiento de datos portátiles.

Normativa legal nacional.

El Gobierno de Chile otorgó legalidad a los documentos electrónicos, disponiendo implementar ciertos controles en los organismos públicos, a partir de una política general que refleje el compromiso, apoyo e interés en el fomento y desarrollo de una cultura de seguridad.

Las medidas de seguridad informática deberán respetar la legislación y los derechos constitucionales de las personas, incluidos en las normativas gubernamentales vigentes.

La aprobación de la Política de seguridad informática de la Armada consolidó esta disciplina en el aspecto Reglamentario y Técnico garantizando los niveles de seguridad en el uso, almacenamiento, acceso y distribución de los recursos e información procesada en la plataforma informática institucional. Los elementos mencionados, representan un valor estratégico con características de Activo Institucional, vale decir, incluye recursos relevantes para el adecuado funcionamiento y logro de los objetivos estratégicos contenidos en la planificación de alto nivel.

Todos los miembros de la Armada estarán obligados a emplear los recursos informáticos Institucionales de manera responsable y sin comprometer la seguridad informática de la Institución. Las infracciones a las conductas exigibles prescritas en la normativa hará incurrir en responsabilidad y traerá consigo las sanciones que determine la legislación vigente y lo dispuesto en el reglamento de disciplina de la Armada.

La Ley N° 19.223 “Tipifica Figuras Penales Relativas a la Informática” que sanciona e incorpora los Delitos Informáticos, como también las Directivas de Seguridad Informática orientan a todos los miembros de la Institución, que emplean para su trabajo la Infraestructura Informática Institucional, siendo responsables de cumplir las normas de seguridad informáticas vigentes.

Asimismo, las Directivas de Seguridad Informática cubren los aspectos más importantes a tener en cuenta frente a la ocurrencia de un incidente de seguridad que potencialmente puede incluir la comisión de un delito, destacando consideraciones sobre el procedimiento general y el técnico, en particular.

Capítulo Veintidós

*Para un Oficial lejos de su patria,
es necesario tanto el coraje civil o político como el militar”,
Almirante Nelson.*

SERVICIO DE GUARNICIÓN

I. DEFINICIONES

A. Servicio de Guarnición

Comprende, dentro de la Jurisdicción Militar, Naval o Aérea, el conjunto de normas que rigen las relaciones entre ellas y los organismos civiles en general; las actividades de carácter público, social-militar, de ceremonial y de protocolo que desarrollan las Fuerzas Armadas; las disposiciones destinadas a asegurar la correcta presentación del personal en ceremonias públicas, como asimismo, aquéllas necesarias para coordinar funciones similares.

B. Guarnición

Es el territorio donde se encuentran Unidades (o fracciones de ellas) de cualquiera de las Instituciones de las Fuerzas Armadas, ya sea en forma permanente o transitoria, cada una de las cuales tiene su respectivo Comandante. En la Armada, una Fuerza Operativa, Escuadrón Aeronaval, Unidad de Infantería de Marina, Aeronave o Buque Independiente, son considerados como una guarnición, no quedando subordinada a los Comandantes de Guarnición que existan en los puertos que recalen, excepto cuando el buque pertenece a la misma Zona o Base Naval.

C. Comandante General de Guarnición

Se designa con esta denominación al Comandante en Jefe de una División de Ejército, Zona Naval o Brigada Aérea, en el ejercicio de estas funciones dentro del territorio bajo su jurisdicción. Los Comandantes en Jefe de la Escuadra y Fuerza de Submarinos, son los Comandantes Generales de Guarnición a flote, de las unidades que integran las respectivas Fuerzas.

D. Comandante de Guarnición

En las tres Instituciones, el Comandante de Guarnición es el Oficial más antiguo con mando de tropa, dentro del territorio de su jurisdicción, salvo que se nombre otro por medio de un Decreto Supremo.

En aquellas localidades donde sólo existan Reparticiones, el Comandante de Guarnición es el más antiguo de los Oficiales, aunque no ejerza el mando de tropa.

Cuando en ceremonias que se realicen en una localidad, intervienen en forma conjunta Unidades o miembros del Ejército, Armada y Fuerza Aérea, el Comandante de Guarnición más antiguo tiene a su cargo la elaboración y coordinación del programa correspondiente, considerando las disposiciones de ceremonial y protocolo.

Son superiores directos del Servicio de Guarnición o Comandante de Guarnición:

SE el Presidente de la República
El Ministro de Defensa Nacional
El Comandante en Jefe de la Institución
El Comandante General de Guarnición

II. OBLIGACIONES DEL COMANDANTE DE GUARNICIÓN

Los Comandantes de Guarnición controlarán que los Comandantes de Unidades de su jurisdicción mantengan las medidas de seguridad, tanto internas como externas, en el más alto grado de eficiencia, dictando las disposiciones necesarias para el Servicio de Guarnición, de acuerdo con la situación existente y la configuración geográfica.

A requerimiento de los Intendentes y Gobernadores, los Comandantes de Guarnición están obligados a prestar la cooperación que le sea solicitada, disponiendo la acción de fuerzas de su mando, en situaciones extraordinarias en las que el personal de Carabineros e Investigaciones sea insuficiente para cumplir y hacer cumplir las leyes y demás disposiciones emanadas del Gobierno.

Algunos de los deberes y atribuciones del Comandante de Guarnición, normas que aparecen detalladas en el Reglamento de Guarnición de las Fuerzas Armadas, son:

1. En casos de alteración de la normalidad en alguna región del país, debe asesorar a los Intendentes y Gobernadores, en relación a las primeras medidas que las circunstancias aconsejen, mientras se designa un Jefe específico para afrontar la situación existente.
2. Contribuir con sus medios al ataque de incendios forestales, dentro de su jurisdicción y apoyar a otras Guarniciones cuando se le ordene.
3. Mantener actualizados los planes y entrenados los medios para afrontar emergencias y catástrofes, estableciendo las coordinaciones con el Gobierno Regional, Provincial o Comunal, según corresponda.
4. Disponer el acuartelamiento de las tropas de la Guarnición.
5. Disponer los honores fúnebres para los miembros de las Fuerzas Armadas, en servicio activo o en retiro.
6. Nombrar a los Jefes de Servicio de Guarnición, Oficiales de ronda y Oficiales de Patrulla, cuando lo estime necesario, con el fin de asegurar el control de su Guarnición.

III. SERVICIO DE RONDA EN UNA GUARNICIÓN

El Servicio de Ronda Guarnicional es la labor que cumple el personal que debe desempeñar una función predeterminada durante el período de tiempo en que los titulares se encuentren retirados o francos, con el objeto de atender la seguridad y orden en las unidades y reparticiones de una Guarnición.

Existe un Servicio de Vigilancia Interno y Externo.

El Servicio de Vigilancia Interno es el que pertenece a la propia Unidad y comprende su sistema de guardia y patrullas establecidas dentro del perímetro del Recinto Militar.

El Servicio de Vigilancia Externo tiene por objeto impedir que personas extrañas, sin la debida autorización, penetren los límites de seguridad establecidos para el conjunto de unidades de una Guarnición. Está compuesto por el Jefe de Servicio, representante del Comandante General de Guarnición al que secunda un Oficial Clave, y por los Jefes de Servicios, representantes de los respectivos Comandantes de Guarnición a los que asesoran el Oficial de Ronda y la Repartición de Servicio.

Jefe de Servicio de la Comandancia General de Guarnición

Representante al Comandante General durante su ausencia, siendo el Superior Directo de todos los Servicios y Guardias de la Guarnición General. Tiene el grado de Capitán de Corbeta Ejecutivo, Ingeniero Naval, Infante de Marina, Abastecimiento u Oficial de Mar.

Sus obligaciones son las siguientes:

1. Conocer las atribuciones y obligaciones de su Superior para poder cumplirlas a su nivel o solicitar resolución del superior.
2. Conocer cómo comunicarse con todos los Jefes de Servicio de otros Mandos Operativos y de las Guarniciones Navales de la Jurisdicción.
3. Velar por la Seguridad de las instalaciones y reparticiones de la jurisdicción, y estar permanentemente informado de la situación operativa de las Unidades de superficie y aeronaves de la zona, en puerto, mar o aire, presentes en su área.
4. Mantenerse informado acerca del control del tráfico marítimo del área jurisdiccional y las medidas de Seguridad a la vida humana que realizan las Gobernaciones Marítimas.
5. Coordinar los medios navales para lograr máxima efectividad en tareas contra incendio, inundación, sabotaje o terremoto.
6. Cooperar con Carabineros en accidentes en que se vea involucrado personal naval.

Ante cualquier hecho o circunstancia no contemplada en el reglamento, procederá con libertad de acción, de acuerdo con su criterio, sentido común y experiencia personal, disponiendo lo conveniente a los Jefes de Servicio que deban tomar acción.

Oficial Clave

Tiene por responsabilidad atender el servicio de comunicaciones cifrando y descifrando los

mensajes, durante el tiempo que se ausente de sus funciones el Comandante del Sub Centro de Telecomunicaciones Navales (SCTcN.) Es atendido por Oficiales Subalternos de la Guarnición, que dependen militarmente del Jefe de Servicio de la Comandancia General de Guarnición y técnicamente del Comandante del SCTcN, actualmente las funciones del Oficial Clave son asumidas por el Oficial de Ronda teniendo las siguientes obligaciones:

1. Guardar absoluta reserva sobre las comunicaciones que reciba.
2. Conocer perfectamente todos los sistemas de codificación en uso, para emplearlos con expedición y seguridad en cualquier momento.
3. Llevará un archivo de los mensajes clasificados cursados y recibidos, con los cuales observará el mismo procedimiento de seguridad que con los elementos y carpetas criptográficas.
4. Comunicar al Jefe de Servicio toda novedad importante, debiendo revisar todo el tráfico que reciba durante su servicio.

Jefe de Servicio de la Comandancia de Guarnición

En ausencia del Comandante de Guarnición, deberá estar en condiciones de tomar las medidas ante cualquier situación de emergencia, impartiendo las órdenes que estime conveniente mientras llegue la autoridad que le corresponde asumir el mando. Integrarán el rol de Jefes de Servicio todos Oficiales Jefes de Línea de la Guarnición, que no estén considerados en rol de la Comandancia General de la Guarnición. Sus obligaciones más importantes son las siguientes:

1. Ejercer el control del personal de guardia de las diversas unidades de la guarnición, mediante rondas y ejercicios que dispondrá sin previo aviso. Las rondas y ejercicios las ejecutará el Oficial de Ronda, quien observará el procedimiento necesario en caso de la presencia de Oficiales más antiguos.
2. Conocer los planes de orden interior vigentes en la Guarnición, controlando su cumplimiento cuando corresponda.
3. Ordenar acuartelamiento, cerrar el portalón, enviar auxilio a la bahía o a tierra, cambiar de fondeadero, calentar máquinas y otras medidas similares que su criterio y experiencia la aconsejen, con el fin de prevenir y evitar accidentes o prestar auxilio.
4. Disponer que el Oficial de Ronda reciba o despida todos los buques de la Armada que zarpen o

recalen durante su servicio, excepto cuando estén o fondeen a la gira.

Oficial de Ronda

Su función es ejercer un apropiado control sobre las guardias de las unidades, reparticiones y servicios de utilidad pública a los cuales se dé protección con personal de las Fuerzas Armadas. Este servicio será cubierto durante las horas de franco por Oficiales del grado de Teniente Primero, dependiendo del Jefe de Servicio de la Guarnición. Tendrá las siguientes obligaciones:

1. Mantenerse informado de los accidentes de carácter grave o catástrofe que se produzcan dentro de la jurisdicción, con el objeto de estar listo a prestar ayuda en caso que le sea requerido.
2. Conocer las publicaciones emanadas por la Comandancia de la Guarnición a la que pertenezca, y hacer cumplir las disposiciones establecidas en ellas. Ante circunstancias no contempladas, deberá proceder con libertad de acción de acuerdo a su criterio, sentido común y experiencia personal.
3. Retirar al personal detenido por Carabineros o Investigaciones, lo que hará acompañado de la patrulla de la Repartición de Servicio, entregándolo al Oficial de Guardia de la Unidad o Repartición respectiva. Si el detenido no fuera de la Guarnición deberá entregarlo al Oficial de Ronda correspondiente.

Repartición de Servicio

Con el objeto de cumplir ciertas tareas específicas de la Guarnición, como el empleo de tropa armada en el exterior, auxilio al exterior en caso de incendio, accidente o calamidad, necesidad de reforzar determinados sectores, y en general prestar el apoyo que le sea ordenado para solucionar situaciones imprevistas fuera de las horas hábiles, se designa una Repartición de Servicio de la Guarnición.

La Repartición de Servicio deberá contar con personal disponible, fuera de la guardia de guardia para formar una sección, la que deberá estar en condiciones de cumplir cualquier comisión que se le ordene en el mínimo de tiempo y con el máximo rendimiento.

IV. SERVICIOS Y GUARDIAS EN UNA REPARTICIÓN

El servicio de Vigilancia Interno tiene por finalidad el dar seguridad a la propia Unidad o

Repartición y atender las necesidades de operación y régimen interno.

Cada guardia se nombrará correlativamente con los colores Azul, Blanco, Colorado y Verde. Dependiendo de las necesidades de Repartición, se empleará el sistema de tres o cuatro guardias, de modo que le permita cumplir con los requerimientos de seguridad y régimen interno, y de acuerdo con la condición de apresto en un momento cualquiera, con respecto a la Guardia de Guardia, se denominarán “de Retén”, de “Subretén” y “Franca”.

En una repartición que emplee el sistema de cuatro guardias, las guardias se designarán de la siguiente manera:

Guardia de Guardia: Colorada
Guardia de Retén: Verde (guardia entrante)
Guardia de Subretén: Azul
Guardia Franca: Blanca (guardia saliente)

Con un sistema a tres guardias, la designación es la siguiente:

Guardia de Guardia: Blanca
Guardia de Retén: Colorada (guardia entrante)
Guardia Franca: Azul (guardia saliente)

La Guardia de Retén, mientras permanezca en la Repartición puede ser utilizada para cumplir comisiones externas, auxilio en caso de accidentes y para vigilancia; en general, para cualquier servicio extraordinario que el Comandante juzgará conveniente asignarla.

Las Guardias de Subretén y Franca, en el mismo orden, podrán ser empleadas para reforzar las medidas de seguridad en la repartición o cuando el Comandante lo estime necesario. Las Guardias estarán conformadas, sin ser una regla definida, de la siguiente forma:

Oficial de Guardia
Suboficial de Entrepuentes
Guardia de Seguridad Militar
Guardia de los Servicios.

La duración normal de la guardia es de 24 horas, relevándose a las 12.00 horas de cada día, excepto los sábados y domingos y festivos, que el relevo será a las 10.00 horas.

La guardia de Seguridad Militar se apostará por cuatro horas, formándose con el personal de la guardia tres cuartos de guardia.

Oficial de Guardia

El Oficial de Guardia es la persona en la que el Comandante y Segundo Comandante delegan su autoridad para regular el desarrollo de las actividades normales del régimen diario, y en el cumplimiento de las medidas de seguridad del personal y de la repartición, tanto internas como externas. Esta delegación de autoridad lo faculta para ejercer el mando militar sobre todo el personal que se encuentre presente en la Repartición.

Las Reparticiones que no cuenten con la cantidad de Oficiales que permita establecer un rol de guardia, podrán incluir a los Suboficiales o Sargentos, quienes deberán cumplir las obligaciones dispuestas para el Oficial de Guardia.

Los deberes y obligaciones del Oficial de Guardia se encuentran escritos en la Ordenanza de la Armada, siendo algunas de las más representativas las siguientes:

1. Verificar el acucioso desempeño de los vigilantes y el empleo oportuno y eficaz del armamento, considerando las medidas de seguridad a tomar con la munición.
2. Conocer en detalle los zafarranchos por guardias con el fin de dirigirlos con habilidad en cualquier momento.
3. Verificar el adecuado uso de implementos de protección contra accidentes del trabajo, tales como guantes, cascos y lentes de protección, según la naturaleza de la labor; evitar exceso de fatiga física en las faenas; verificar la exactitud en las horas del rancho y de descanso y preocuparse de asignar tiempo suficiente para el aseo personal y para los servicios de rancho, almuerzos y comidas.
4. Castigar o arrestar preventivamente a cualquiera que contravenga las disposiciones y régimen establecido, o cometiere alguna falta o delito, dando cuenta al Comandante o Segundo Comandante.
5. Disponer rondas ocasionales de su ayudante de guardia, a fin de supervigilar el desarrollo de las actividades internas y de la guardia dispuesta, especialmente durante la noche, con el objeto de ver que no existan irregularidades o cualquier signo de fuego o inundación.
6. Cumplir todas las disposiciones de ceremonial aplicables, no pudiendo excusarse de su incumplimiento aduciendo ignorarlas.

7. Cuidar especialmente que el vestir, ya sea de uniforme o de civil de los Oficiales y personal franco, sea moderado y respetuoso, como asimismo de la compostura de éstos.

8. Las novedades que ocurran durante la noche no eximen al Oficial de Guardia de su responsabilidad como tal.

En virtud de lo anterior, los Oficiales o Suboficiales subordinados que cubran guardia desde la medianoche hasta las 07.30 del día siguiente, deberán mantenerlo informado de los hechos de importancia que acontecieran.

9. Verificar el buen cumplimiento de las obligaciones de sus subalternos de guardia, e imponerse de que este personal conozca las órdenes y disposiciones vigentes.

10. Recibir y despedir en el portalón a todos los Oficiales de las Fuerzas Armadas y de Carabineros. En igual forma lo hará con los Oficiales extranjeros y con aquellos funcionarios a los cuales proceda rendir honores de acuerdo con el ceremonial.

11. Fuera de las horas normales del Servicio, el Oficial de Guardia debe recibir y despachar todos los víveres, consumos, materiales, repuestos y elementos que corresponden a la logística, verificando que estén en conformidad a las guías de recepción o despacho. Probar el rancho antes de ser repartido.

12. Antes de la lista de coyotes, deberá tocar zafarrancho de incendio, auxilio al exterior u otro, revistando al personal en sus puestos, cerciorándose que todos conozcan sus obligaciones y funciones.

El buen criterio, doctrina común e iniciativa que deben guiarlo en el desempeño de su guardia, le señalarán siempre la oportunidad y conveniencia de adoptar resoluciones positivas y justificadas, aún con prescindencia del aviso inmediato al Comandante y Segundo Comandante.

Excusar su inacción por falta de órdenes constituye una conducta negligente e inaceptable.

Suboficial de Entrepuesto

Estará a las órdenes directas del Oficial de Guardia, siendo el ejecutor de las disposiciones que tienen relación con la eficiencia del desarrollo de determinadas actividades del régimen interno, tales como habitabilidad, rancho, limpieza y aseo del personal, para lo cual cumplirá con las obligaciones establecidas en la Ordenanza de la Armada.

Algunas de sus obligaciones son las que a continuación se indican:

1. Asistir a la distribución diaria de víveres, cerciorándose de que la calidad de los artículos sea adecuada, que las cantidades que se entregan queden debidamente anotadas conforme a lo escrito en el menú.

2. Disponer el personal necesario para cumplir los trabajos asignados en el libro de órdenes diarias y distribuir al personal de guardia para limpieza.

3. Mantener informado al personal de la guardia de sus puestos en los distintos zafarranchos.

4. Pasar frecuentes rondas por los comedores a las horas de rancho para imponerse del servicio de los rancheros, de la limpieza de las mesas y útiles de rancho y de todo asunto que conduzca al bienestar del personal.

Se retirará a las 24.00 horas y se levantará para atender la diana

Guardia de Seguridad Militar

Tiene por función la de establecer la seguridad al perímetro de la repartición mediante vigilantes, controlar el acceso de personas por el portalón y centralizar las informaciones y funcionamiento general del sistema de relevos de los cuartos de guardia mediante una Guardia de Portalón.

Una Guardia de Seguridad Militar estará conformada, en términos generales, ya que podrá variar de acuerdo con las necesidades de cada repartición, por Sargentos de Guardia, Cabos de Guardia, Mensajeros, Vigilantes y Cabo de Luces, normalmente por tres de cada uno de los puestos indicados para permitir el funcionamiento de los Cuartos de Guardia.

Guardia de los Servicios

Tiene por función la de continuar con la labor en aquellas áreas en que debe mantenerse la actividad durante las horas de franco y que son necesarias para la continuidad del régimen interno.

Dependiendo del tipo de Unidad o Repartición, los componentes de la Guardia de los Servicios consideran normalmente los puestos de Artillero, Señalero, Enfermero, Abastecimiento, Cocinero, Mayordomo, Ranchero, Ingeniero, Caldera, Control de Averías y Electricista.

Los Puestos de Guardia señalados cumplen, en cantidad de uno por puesto, sus obligaciones y funciones durante las 24 horas que dura la guardia, siendo dirigidos por el Suboficial de Entrepuesto

y Oficial de Guardia, quienes verifican el exacto cumplimiento de las disposiciones establecidas en las Órdenes Permanentes Internas y en el Libro de Órdenes Diarias.



*“Una orden no es la expresión de las ideas del Estado Mayor
sino la voluntad y decisión del Jefe”,
Almirante Castex.*

PUBLICACIONES Y DOCUMENTOS

I. INTRODUCCIÓN

En la Armada de Chile existe una gran variedad de publicaciones relacionadas con el quehacer general de la Institución y el funcionamiento de cada uno de sus elementos orgánicos.

Esto motivó a agruparlas de acuerdo con su contenido y grado de reserva, con el objeto de tener un mejor ordenamiento y, a su vez, una rápida ubicación de su materia de interés.

II. CLASIFICACIÓN POR CONTENIDO

Las publicaciones se clasifican en:

Reglamentos

1. Orgánicos. Este ordenamiento considera la estructura funcional y jerárquica de la Institución, es decir, las relaciones y ubicación relativa, dependencias y funciones de los diversos organismos que componen la Armada, elementos cuya orgánica depende directamente de la misión particular que cumple.
2. Por materia. Esta clasificación pretende disponer de una colección ordenada de preceptos de alcance institucional y de vigencia permanente, en la que se fijan procedimientos obligatorios para el cumplimiento de funciones o actividades generales.

Manuales

1. Normativos. Conjunto de normas relativas a una actividad o área específica, especialidad o servicio, complementadas con disposiciones doctrinarias e informaciones sobre ese tema.

Pueden contener informaciones y recomendaciones de carácter técnico consultivo y disposiciones administrativas que ayuden a lograr un eficiente desempeño de los usuarios.

2. Técnicos. Conjunto de disposiciones específicas e informaciones especializadas de una determinada materia o cargo administrativo mediante los que se mantiene en condiciones operativas el material de guerra institucional. Corresponderán normalmente a sistemas, equipos o partes, conformando las bibliotecas técnicas de unidades y reparticiones, así como de los listados generales de materiales de los centros de abastecimiento.

Libros Independientes

Son aquellos libros oficiales que tienen por objeto adoctrinar o fijar procedimientos, tales como la Ordenanza de la Armada y el Ceremonial Naval.

Se incluyen dentro de esta clasificación, aquellas publicaciones informativas cuyo contenido es controlado por la Armada: Derroteros, Escalafones y Boletines. Los códigos y reglamentos que por su uso y volumen hagan aconsejable utilizarlos individualmente, también se consideran libros independientes.

III. CLASIFICACIÓN POR CATEGORÍA

De acuerdo con su grado de compromiso con la Seguridad Militar, las publicaciones se clasifican en cuatro categorías, las que en orden decreciente por su importancia, gradúan las medidas de seguridad y manejo que los encargados de administrarlas deben observar para su manejo y custodia.

Facilita el uso y cuidado, el empleo en sus carátulas, portadas y páginas, de colores distintivos y marcas que identifican cada una de ellas, las que se controlan usando un Libro Control de la Documentación.

Secretas

Son aquéllas cuya divulgación comprometa gravemente la Seguridad o el Prestigio de la Nación o la Institución en forma inmediata o futura, tales como Planes de Guerra y Operaciones, disposiciones sobre movilización y reclutamiento de fuerzas militares, aéreas y navales, códigos o claves especiales, y disposiciones concernientes a Inteligencia.

Reservadas

Son las publicaciones cuyo conocimiento o divulgación, compromete el debido cumplimiento de las funciones de la Institución, puede ser perjudicial a los intereses de ellas por significar su conocimiento una ventaja para naciones extranjeras, tales como entrenamiento y sus críticas, sistemas de control de los diferentes sistemas de armas, procedimientos tácticos en uso, códigos y claves de uso general.

Ordinarias

Es aquel material que, por su origen, función e importancia puede ser conocido por el personal de la Armada.

Ordinarias Públicas

Las que puedan ser conocidas y usadas por todo el personal de la Armada, existiendo algunas que incluso sirven para divulgar materias fuera de la Institución, en cuyo caso llevarán un timbre que diga "Público".

Con el objeto de permitir una fácil identificación de la categoría de cada publicación, existen colores distintivos para sus tapas de archivo o empastes, utilizándose el color Rojo para identificar la documentación Secreta, el color Azul para la Reservada y el color Café para aquella de categoría Ordinaria. Las páginas interiores de los documentos de alta clasificación muestran los mismos colores en sus ángulos superiores, así como señales o franjas impresas en ellas.

IV. CARACTERÍSTICA PERMANENTE

La característica permanente es el medio que sirve para referirse a una publicación oficial de la Armada, y poder conocer su identificación, naturaleza, categoría y organismo responsable de la publicación.

Se compone de un código numérico que indica simultáneamente la clasificación por categoría y el

tipo de publicación, los cuales están especificados en el Reglamento de Tramitaciones y Publicaciones de la Armada, en el que aparece cómo identificar la característica permanente de cada una de las publicaciones reglamentarias de la Institución.

A modo de ejemplo, analizaremos el siguiente código:

7 – 54 / 1
1985

El número 7 indica simultáneamente el tipo de publicación y la clasificación por categoría. En este caso muestra que por su contenido se trata de un Reglamento y por su clasificación de Seguridad es de categoría Ordinario.

Los dígitos 5 y 4 señalan el nivel de aprobación de la publicación y el organismo responsable de su actualización. El 5 del ejemplo muestra que se trata de un reglamento emitido por la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante Nacional, y el 4, que el organismo responsable de su vigencia es el Departamento Personal de la M.M.N.

El dígito 1 que aparece después de la raya transversal, es un número de orden que sólo indica la correlación de publicaciones que han tenido un mismo origen. Por tratarse de un número de orden puede tener uno o más dígitos, conforme sea la cantidad de publicaciones emanadas por la autoridad que corresponde.

El año muestra la fecha de aprobación de la publicación.

V. LIBROS DE RECOPIACIÓN

Los reglamentos de la Armada de carácter general están compilados en Libros de Recopilación de acuerdo con lo determinado en la característica permanente asignada, lo que facilita la consulta y permite el control de actualización y vigencia.

La incorporación de reglamentos y documentos de libros es responsabilidad de la Secretaría General de la Armada, a través de la Sección Reglamentos y Publicaciones, utilizándose, para tal efecto, algunos de los siguientes libros de compilación.

Secreto "S"

Contiene todos los reglamentos de categoría Secreta, cuya divulgación es restringida a los Comandantes de Unidades Operativas de la Armada.

Orgánico Reservado “O.R.”

En él se compilan los reglamentos de categoría Reservada, relacionados con la composición, misión y funciones de los organismos superiores de la Defensa Nacional y de la Armada, a excepción de los reglamentos internos. En este libro encontramos, entre otros, los siguientes reglamentos orgánicos:

Ministerio de Defensa Nacional, 1-11/5 de 1976.
Funcionamiento de la Armada, 1-20/1 de 1985.
Dirección de Educación de la Armada 1-36/1 de 1991.
Misiones Navales de Chile en el Extranjero, 1-43/1 de 1997.
Cuerpo de Infantería de Marina, 1-70/1 de 1990.

General Reservado “GR”

Contiene todos los reglamentos de carácter general que por su naturaleza deben restringirse al uso exclusivo de los Oficiales y determinado personal especialista. Algunos de los reglamentos compilados en este libro son:

- Seguridad de la Armada, 1-21/I-5 de 1970.
- Agregados Navales, 1-23/3 de 1986.
- Clasificación y Grados de Alistamiento de los buques de la Armada, 1-80/3 de 1968.
- Instrucciones a los Comandantes que naveguen en la Región Sur, 1-80/4 de 1974.
- Luces que deben usar los buques en Puerto y en la Mar, 4-20/1 de 1987.

General Ordinario “GO”

Contiene reglamentación de carácter general, cuyo conocimiento y cumplimiento concierne a todo el personal de la Armada, por lo que su categoría es ordinaria.

A modo de ejemplo se indican los siguientes reglamentos:

- Servicio Religioso, 1-10/3 de 1970.
- Servicios de Justicia, 1-10/7 de 1952.
- Publicaciones y Tramitaciones, 1-20/1 de 2005.
- Deportes Náuticos 1-50/13 de 1997.
- Servicio de Correos Navales, 7-20/13 de 1991.
- Consejo de Salud de las FFAA, 7-10/2 de 1964.
- Confederación Deportiva de la Defensa Nacional, 7-12/1 de 1986.
- Bibliotecas de la Armada, 7-20/10.
- Prevenir Abordajes en la Mar, 7-58/2 de 1981.

Personal “P”

En este libro están compilados todos los reglamentos relacionados con la administración del personal en la Armada, excepto los relativos a

educación. Por ende, es de categoría Ordinaria para que sus disposiciones sean conocidas y cumplidas por todos los miembros de la Institución.

Entre otros, se encuentran los reglamentos:

- Ley Orgánica Constitucional de la Armada, 7-31/25 de 1990.
- Estatuto del Personal de las FFAA, 7-31/26 de 1991.
- Lista de Distinguidos, 7-31/28 de 1975.
- Uso de la Tarjeta de Identidad Naval, 7-31/38 de 2002.
- Uniformes de Oficiales, 7-31/67 de 1985.
- Disciplina de la Armada, 7-38/1 de 1986.

Instrucción “I”

Tiene la categoría de Confidencial y compila todos los reglamentos orgánicos de las Escuelas y Facultades de la Armada, además de todas aquellas que regulan el proceso de educación y formación profesional de los integrantes de la Armada.

Servicios Marítimos “L”

Contiene todos los reglamentos que la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante Nacional aplica para el control del personal y material de Marina Mercante y Servicios de su dependencia, siendo de categoría Ordinario y pudiendo llevar el timbre de “Público”.

Está subdividido en dos tomos para facilitar su uso y distribución, siendo algunos de los reglamentos contenidos los siguientes:

- Ley de Navegación, 7-50/3 de 1978.
- Practicaje y Pilotaje, 7-50/12 de 1985.
- Concesiones Marítimas, 7-52/1 de 1968.
- Títulos Profesionales y permisos de embarco de Oficiales MMN y Naves Especiales, 7-54/1 de 1985.
- Desgasificación de buques mercantes, 7-55/5 de 1984.
- Prevenir los abordajes, 7-58/2 de 1981.
- Agregados Navales “A”.

Contiene los reglamentos de categoría Reservada y Ordinaria, que los agregados navales necesitan conocer y aplicar durante el desempeño de sus funciones en el extranjero. Su contenido lo determina el Estado Mayor General de la Armada, agrupando, por excepción reglamentos R u O, pertenecientes a otros Libros de Recopilación. Es de categoría Reservada.

VI. LIBROS DE REGISTRO

Se usan para registrar todas las publicaciones oficiales, excepto los reglamentos o publicaciones que se archivan en Libros de Recopilación. El objeto

es mantener el control de las Comandancias y la responsabilidad de las personas encargadas del Libro.

Los Libros de Registro tienen un índice donde figuran todas las publicaciones que deben controlar, en folio por cada publicación, que indica su característica y número de ejemplar.

El nombre y la firma de la persona responsable estarán certificados en el Cambio de Mano. Existen dos tipos de Libros de Registro:

- Uno para las publicaciones Secretas y Reservadas.
- Uno para las Ordinarias.

VII. OTRAS PUBLICACIONES

Además de las publicaciones oficiales indicadas, existen los Boletines Oficiales, los Reglamentos Internos, Órdenes Permanentes Internas, Planes de Curso y Planes de Estudio, Directivas e Informes, Órdenes del Día, Guías Semanales de Actividades y otras, todas las cuales sirven para regular el desarrollo de las distintas labores, gestiones y actividades que se cumplen en las Unidades y Reparticiones.

Boletín Oficial de la Armada

Es el órgano de publicidad que, bajo el control de la Secretaría General de la Armada, da a conocer al personal las leyes y decretos, resoluciones, órdenes, circulares, dictámenes e informaciones emitidas por el Supremo Gobierno y los organismos superiores de la Administración Pública y de la Armada.

Las disposiciones contenidas en el B.O.A. se entenderán por conocidas por todos los miembros de la Institución, siendo responsabilidad de los Jefes y Comandantes velar por su difusión y cumplimiento.

Boletín Oficial Reservado

Cuando las necesidades del servicio lo requieran, se publicará un Boletín de categoría Reservada, en el que se insertará todo aquello que deba ser conocido por los Oficiales.

Boletín de Experiencias sobre Maniobras de Buques

Recopila todas las experiencias que provengan de accidentes producidos a causa de fondeos, atracadas, temporales, varadas, colisiones o cualquier faena delicada en que haya intervenido el buque.

Directivas

Existen algunas carpetas que contienen directivas emitidas por Direcciones Generales o Técnicas, que contienen instrucciones y normas de procedimientos sobre asuntos o materias que pudiesen no estar reglamentados.

Estas Directivas pueden ser Temporales o Permanentes, cuya diferencia radica en el hecho de que una vez comprobada la validez o vigencia de las primeras, pasan a ser de la segunda categoría. Ejemplos de Directivas son:

Carpeta de Directivas Ordinarias de la D.G.P.A., 9-31/3 de 1982

Carpeta de Directivas Reservadas y Confidenciales de la D.G.P.A., 3-31/2 de 1982

Carpetas de Directivas emitidas por otras Direcciones Generales y Técnicas, caso de la D.G.S.A., D.A.B.A., D.E.A. o DIRISNAV.

Órdenes del Día y Guía Semanal de Actividades

Son publicaciones emitidas por las autoridades navales con mando en jefe o Comandantes de Bases Navales que tienen por objeto dar a conocer a sus unidades subordinadas disposiciones, modalidades del servicio, instrucciones u órdenes.

Reglamentos Internos

Éstos no formarán parte de los Libros de Recopilación vigentes; serán elaborados a máquina por las reparticiones respectivas, con la siguiente distribución y aprobados por la respectiva Comandancia en Jefe:

- Mando Operativo.
- Dirección Técnica.
- Unidad o Repartición.
- Órdenes Permanentes Internas.

Tienen como objeto permitir que los comandantes, Directores y Jefes de Reparticiones, regulen el servicio interno por medio de un adecuado adoctrinamiento de sus subordinados y que la rutina y organización de las Unidades no sean afectadas por los cambios de mando.

VIII. CONTROL GENERAL

El control de distribución y difusión de todas las publicaciones que obedecen a la clasificación por contenidos se centraliza en la Secretaría General de la Armada, a través de la Sección Reglamentos y

Publicaciones, la que debe asignar la característica permanente que corresponde.

La Dirección de Inteligencia Naval y el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada distribuyen y controlan las publicaciones que, por su naturaleza, editen y mantengan al día dichos organismos, así como la cartografía reservada y ordinaria de uso en la Armada, estando facultadas para proceder a la inspección a la inspección anual y por entrega de Jefatura o Comandancia.

La impresión de las diferentes publicaciones oficiales de categoría Ordinaria se hará en la Imprenta de la Armada. Igualmente se harán las de categoría Reservada, debiendo la Sección Reglamentos y Publicaciones de la S.G.A. proceder a la destrucción de todos los originales, borradores, pruebas y ejemplares sobrantes, dejando constancia en un Libro de Actas.

Nadie podrá tener, por ninguna razón, como propiedad particular, ejemplares de publicaciones Secretas o Reservadas; tampoco se podrá sacar copia ni divulgar estudios o documentos de este carácter sin autorización expresa de la autoridad que originó el documento.

Cada vez que se produzca la entrega de Comando o Jefatura, ésta nombrará una Comisión compuesta por dos oficiales para revisar y elaborar el Acta de Entrega de los Libros y Publicaciones de carácter Reservado y Ordinario, verificando el contenido de cada manual o libro independiente, en lo que respecta a sus páginas efectivas y correcciones.

Para esto, la Sección Reglamentos y Publicaciones de la S.G.A. dispondrá formularios originales que deberán ser elevados a ese organismo, una vez realizada la inspección.

Las publicaciones de categoría Secreta, Reservada y Ordinaria, estarán bajo el cargo y responsabilidad de los Comandantes de Buques, Jefes de estado Mayor y Reparticiones, quienes las distribuirán en la forma que estimen conveniente.

La falta de un libro u hoja de las publicaciones será investigada dentro de 24 horas, dándose cuenta al organismo que las controla. La pérdida de una publicación de categoría Ordinaria tendrá como consecuencia la anotación en la Hoja de Vida del responsable y, además, le será cargado el valor del precio que fije la S.G.A. u organismo que la controla.

IX. DESTRUCCIÓN

Cuando se ordene destruir o eliminar una publicación Secreta o Confidencial, debe hacerse siempre en presencia de dos oficiales que certificarán:

- Que la característica permanente, título y número del ejemplar, han sido confrontados con la orden de destrucción y que han sido eliminados en su presencia.
- Que se haya hecho las anotaciones correspondientes en el Libro de Registro.
- Que el original del Acta de Destrucción sea enviado a la Sección Reglamentos y Publicaciones de la SGA, con el Visto Bueno del Comandante de Unidad o Jefe de la Repartición, sólo en los casos de publicaciones controladas por dicha sección.

X. DOCUMENTOS ESCRITOS

La transferencia de información oficial entre los distintos organismos de la Armada y otras instituciones de las Fuerzas Armadas, de Orden y Seguridad y de Gobierno, se efectúa mediante una comunicación escrita que, de acuerdo con la naturaleza de su texto, toma la forma de Oficio, Parte, Memorando o Resolución y, según su contenido, debe ser clasificado.

XI. NÚMERO DE TRAMITACIÓN

Todo documento que se emita debe llevar un número de tramitación, con el objeto de establecer dónde será ingresado y archivado, lo que permite su rápida ubicación. Éste se forma con un número de materia de catalogamiento y uno de orden, el primero que identifica la materia de fondo que trata el documento y el segundo, el número correlativo de despacho, cualquiera sea su clasificación, en orden sucesivo y a partir del 1 de enero hasta el 31 de diciembre de cada año calendario, dentro de cada materia de catalogamiento.

XII. DOCUMENTOS NAVALES

Oficio

Comunicación escrita a máquina que contiene información relativa al servicio, debiendo en lo posible referirse a una sola materia.

Debe comprender siempre dos aspectos: la causa u objeto físico o abstracto que motiva el tener que dar cuenta de alguna acción y una proposición de solución o petición que se derive en consecuencia, siendo

necesario que se explice una opinión fundamentada de lo que se desea expresar o solicitar.

La redacción del texto de cada párrafo debe contener una idea completa y concreta, que responda a las interrogantes quién, qué, cuándo, cómo, dónde, por qué o para qué, debiéndose considerar un párrafo aparte cuando se trate de expresar un nuevo aspecto.

Las opiniones y peticiones hay que manifestarlas con precisión y claridad, debiendo, los oficios, contener en su texto una información y luego una proposición o una orden. Cada párrafo se iniciará normalmente del modo que se indica:

- Uno: Comunico o Informo a US (UD) que...
- Dos: Tal situación fue observada por...
- Tres: Por lo que propongo o solicito...

Resolución

Documento oficial de carácter imperativo que se usa para resolver materias de uso general, como puede ser conceder ascensos y beneficios a que tengan derecho Oficiales y personal de Gente de Mar; aprobar, modificar o derogar publicaciones de uso oficial en la Armada, que no hayan sido sancionadas por un Decreto Supremo; nombrar fiscales para la sustanciación de Investigaciones Sumarias Administrativas; sancionar faltas de carácter grave o gravísimo y amonestaciones de un determinado grado en la Hoja de Vida, y fijar dotaciones de seguridad para las naves mercantes.

La Resolución se divide en dos partes principales, una expositiva de los hechos o antecedentes y otra resolutive, que determina la acción o disposición adoptada por la autoridad.

La primera se encabeza con la palabra VISTOS, enumerándose, en esta parte, las disposiciones legales o reglamentarias, así como los antecedentes que se tienen en cuenta para determinar las circunstancias que determinan el hecho planteado.

La segunda comienza con la palabra RESUELVO, y contiene párrafos expresados en forma imperativa, no existiendo un formato determinado por ser distintos los motivos que originen la toma de decisión.

Memorando

Documento oficial en formulario impreso usado para tratar cualquier tipo de materia o intercambio de información, cuyo contenido sea breve, y también para tramitar antecedentes o documentos.

Al desarrollar la idea y exponer la materia que se desea comunicar, se debe redactar en forma clara y breve, asimilándola hasta donde sea posible a la de un mensaje, debiendo suprimirse las frases de cortesía y saludos. Puede ser escrita a máquina o de puño y letra.

Parte

Documento por el que un Comandante de Unidad, Oficial de Guardia, de Cargo, de División u otra categoría, da cuenta de un hecho determinado ocurrido dentro o fuera del servicio. Se confecciona en la forma de un oficio y puede elevarse por alguno de los siguientes motivos:

- a. Informar de faltas o anomalías cometidas durante una determinada Guardia o Servicio.
- b. Dar cuenta de faltas gravísimas o delitos en que se vean involucrados miembros de la Unidad o Repartición, tales como cuando ocurre una desertión o fuga, robo, ultraje al superior o insubordinación.
- c. Dar cuenta de accidentes ocurridos en Actos determinados del Servicio, a raíz de los cuales se generen consecuencias de carácter leve o grave para las personas o el material.
- d. Informar sobre deterioro o pérdidas en el material de un Cargo Administrativo, sea en calidad de Oficial de Cargo o Jefe del mismo.
- e. Dar cuenta de faltas a la disciplina cometidas por personal de la Armada en la vía pública o en recintos no militares.
- f. Informar sobre alguna anomalía que se estime de carácter grave, debe ser puesta en conocimiento de la autoridad.
- g. Tramitar o investigar el otorgamiento de la condecoración "Al Valor".

El Parte contiene normalmente los siguientes párrafos:

- Uno Explicación de los hechos acaecidos, con datos precisos y circunstancias de los mismos y sus protagonistas, que faciliten el esclarecimiento y toma de conciencia de su gravedad o trascendencia.
- Dos Constancia de las primeras medidas y acciones adoptadas una vez ocurridos los hechos, así como medidas disciplinarias de carácter preventivo, en caso de graves alteraciones a la disciplina.
- Tres Relación de testigos directos o personas involucradas en los sucesos expuestos.
- Cuatro Indicación de sugerencias como posibles medidas o soluciones a tomar por la autoridad a la que, por razones de dependencia jerárquica, se ha dado cuenta de los hechos.

Capítulo Veinticuatro

*“Ningún acto meritorio de un subordinado
debe escapar a la atención del Comandante,
ni quedar sin recompensa”,
John Paul Jones.*

JUSTICIA NAVAL

I. GENERALIDADES

La justicia, aquella “voluntad perpetua y constante de dar a cada cual lo suyo”, constituye un pilar fundamental para el logro de los objetivos institucionales y permite incrementar la cohesión, la eficiencia, el valor, la camaradería y el espíritu profesional en cada miembro de la Institución.

La Justicia Naval difiere de la existente en el ámbito civil, básicamente por las características especiales que tienen las Fuerzas Armadas, las cuales requieren de una reglamentación, de códigos y de leyes distintas, única manera de lograr una adecuada disciplina y un óptimo cumplimiento de sus funciones.

Las estructuras legales y reglamentarias que conforman la Justicia Naval en la Armada, son regidas por el Código de Justicia Naval, el Reglamento de Procedimiento de Justicia Naval (7-38/3) y el Reglamento de Disciplina de la Armada (7-38/1).

II. CÓDIGO DE JUSTICIA MILITAR

Promulgado por decreto ley 806, del 23 de diciembre de 1925, y vigente durante largos años, su actual texto fue fijado por decreto supremo 102 del 27 de enero de 1988.

El Código de Justicia Militar, vigente desde la década de 1920, luego de que fuera promulgado por primera vez por el gobierno del General Carlos Ibáñez del Campo, contiene 436 artículos, estando su texto dividido en 4 Libros y 15 Apéndices. Cada uno de estos libros contiene materias tales como conformación de los Tribunales Militares o Penas que corresponden a cada delito.

A. Libro Primero “Tribunales Militares”

1. Objeto del Código de Justicia Militar

Conocer las causas civiles y criminales de la Jurisdicción Militar, juzgarlas y hacer ejecutar lo juzgado por los Tribunales Militares de la República, los que tienen jurisdicción sobre los chilenos y extranjeros, para juzgar los asuntos que sobrevengan en el Territorio Nacional y los delitos perpetrados en territorio extranjero en los siguientes casos:

- Cuando acontezcan en territorio ocupado militarmente por las armas chilenas.
- Cuando se trate de delitos cometidos por militares en el ejercicio de sus funciones o en comisiones del servicio.
- Cuando se trate de delitos contra la Soberanía del Estado y su seguridad interior o exterior.

2. Materias que conoce la Justicia Militar

No correspondiendo a la Jurisdicción Militar, conocer de aquellos delitos cometidos por militares en ejercicio de un destino público civil, sí les es propio conocer las Causas por los llamados Delitos Militares.

Se entiende por tales delitos, aquellas conductas terroristas que afectan a miembros de las Fuerzas Armadas o Carabineros; asuntos y causas por delitos militares cometidos en el extranjero, según lo señalado anteriormente; y causas por delitos cometidos por militares durante estado de guerra, estando en campaña, en acto del servicio militar o en cualquier establecimiento o dependencia de las Instituciones Armadas.

3. Personas que se consideran militares

Dotaciones de planta de las Instituciones Armadas y Carabineros, Cuadro Permanente y Gente de Mar, así como aquellos que sean llamados al Servicio.

Alumnos que efectúan los dos últimos años en las Escuelas Matrices (Tercer y Cuarto año para el caso de la Escuela Naval), y conscriptos, rehenes y prisioneros de guerra.

4. Tribunales de Justicia de Tiempo de Paz

La Justicia Naval es administrada por los Juzgados Navales de las Comandancias en Jefe de las Zonas Navales y de la Escuadra, teniendo competencia y actuando sobre:

- Todos los asuntos civiles y criminales que constituyen la jurisdicción militar, requiriendo o autorizando al respectivo Fiscal para la sustanciación y procedimiento de acuerdo con el Auditor al pronunciamiento de las sentencias.
- Implicancias y recusaciones respecto de los Fiscales, Auditores o Secretarios.
- Cumplimiento de las sentencias y tramitación de los exhortos que envían autoridades judiciales distintas a las militares.
- Leyes de amnistía o decretos de indulto, y conocimiento de los reclamos interpuestos en contra de las resoluciones de los Fiscales.
- Vigilar la tramitación de los procesos a cargo del Fiscal.
- Redactar todas las sentencias y resoluciones del Juzgado respectivo.

5. Composición de los Juzgados Navales

Compuesto por el Juez Naval, título que recae en el Comandante en Jefe respectivo, quien es, a su vez, responsable de fallar el proceso, asistido por un Auditor, Oficial de Justicia, cuya función es asesorar a las autoridades administrativas y judiciales de la Armada, en los casos y cuestiones contempladas por la Ley.

Existe un Auditor General de la Armada y un Auditor, a lo menos, en el asiento de cada Juzgado, siendo sus atribuciones generales:

- Asesorar en materia legal al Comandante en Jefe del que dependen.
- Concurrir con el Juzgado Naval a la dictación de las sentencias o resoluciones judiciales.

Las principales atribuciones del Auditor General, son asesorar al Ministro de Defensa Nacional sobre materias relacionadas con la Justicia Militar; supervigilar la conducta funcionaria de los Fiscales; tomar conocimiento por sí mismo, de cualquier causa pendiente ante los Tribunales Institucionales; dar instrucciones a los Fiscales sobre la manera de ejercer sus funciones; evacuar las consultas que le formulen los demás Auditores; integrar la Corte Marcial para la Marina de Guerra; y asesorar al Juez Naval en las causas y procesos que sean sustanciados por un Capitán de Navío de Justicia.

Corresponde a los Secretarios servir de Ministros de Fe Pública, siendo los encargados de autorizar las resoluciones y actos emanados de aquellas autoridades y de custodiar los procesos, documentos y papeles que sean presentados al Juzgado o Fiscalía, en que cada uno debe prestar sus servicios. Son designados por el Juez respectivo.

A su vez, los Fiscales Navales son los funcionarios encargados de la sustanciación de los procesos y formación de las causas de la Jurisdicción Militar, en primera instancia, existiendo uno en cada Juzgado Naval.

Siendo en los Tribunales Ordinarios, el Juez del Crimen sustanciador y sentenciador, es decir, el mismo encargado de acumular las pruebas es quien dicta sentencia, se estima mejor el sistema de los Tribunales Navales, donde el Fiscal instruye y sustancia el proceso; recogiendo y consignando todas las pruebas pertinentes; deteniendo a los inculcados y produciendo todos los elementos de convicción que sean del caso, correspondiendo al Juez Naval el dictar sentencia. Los Fiscales no letrados, son designados por el respectivo Juzgado Naval entre los Oficiales de Marina subordinados.

6. Corte Marcial para la Marina de Guerra

Funciona en Valparaíso, en el local de la Ilustre Corte de Apelaciones, con el personal de Secretario, Relatores y Oficiales de dicha Corte. Está compuesta por dos Ministros de la Corte de Apelaciones de Valparaíso, un Oficial de Marina del Grado de Almirante o Capitán de Navío, y el Auditor General de la Armada.

Resuelve en Única Instancia, las contiendas de competencia entre los Juzgados; estudia las solicitudes de implicancia y recusaciones entre Jueces Militares y conoce los Recursos de Amparo. Conoce en Primera Instancia los Recursos de Queja contra los Jueces y Fiscales Navales, y Recursos de Hecho.

Resuelve en Segunda Instancia, las causas que conocieran en primera instancia a los Juzgados Navales y alguno de los miembros de la misma Corte.

7. Corte Suprema

Funciona en Santiago, en los Tribunales de Justicia y está integrada por los miembros de la Corte Suprema con incorporación del Auditor General de la Armada, con el objeto de tener un representante de la Armada en dicho Tribunal.

Tiene competencia sobre los Recursos de Casación en la Forma y en el Fondo, contra las sentencias dictadas por la Corte Marcial para la Marina de Guerra; contiendas de competencia entre Tribunales Ordinarios y Navales; recursos de queja contra resoluciones dictadas por la Corte Marcial para la Marina de Guerra; contiendas de competencia entre un Tribunal Militar y otro de fuero común; y extradición activa en los procesos de la Justicia Militar.

8. Tribunales de Justicia de Tiempo de Guerra

a. Concepto

Se entiende por Tiempo de Guerra, no sólo cuando ha sido declarada oficialmente la Guerra o el Estado de Sitio, sino también cuando en el hecho existiere la guerra o se hubiere decretado la movilización para la misma, aunque no se haya hecho su declaración oficial.

Desde el momento en que se deba operar contra el enemigo extranjero o contra fuerzas rebeldes organizadas, mediante una Fuerza Operativa, cesará la competencia de los Tribunales Militares en tiempo de Paz y comenzará la de los Tribunales Militares del tiempo de Guerra, en todo el territorio declarado Estado de Asamblea o de Sitio, de acuerdo con el artículo 40 de la Constitución Política del Estado.

b. Territorio afecto a la Jurisdicción Militar

1. Territorio declarado en estado de asamblea o de sitio.
2. Territorio extranjero ocupado por las armas chilenas.

c. Composición

1) Comandante en Jefe

Al Comandante en Jefe de una Zona Naval, Escuadra o aquel que se disponga, le corresponde el ejercicio pleno de la jurisdicción militar en las fuerzas

de su mando y en el territorio que ocupen. En el cumplimiento de sus funciones, podrá:

- a) Castigar por sí mismo y sin forma de juicio, toda falta o abuso que estime no alcanza a constituir delito.
- b) Decretar el enjuiciamiento por los Fiscales de todos aquéllos a quienes estime responsables de delito.
- c) Ordenar la formación de Consejos de Guerra.
- d) Aprobar, revocar o modificar las sentencias del Consejo de Guerra.
- e) Decretar el cumplimiento de toda sentencia.

Estas atribuciones podrán ser delegadas en Comandantes de Agrupaciones, si el Comandante en Jefe lo estima necesario.

2) Fiscales Navales

Son Oficiales de profesión abogados u Oficiales que se estime idóneos para el cargo, debiendo ser nombrados por el Presidente de la República, o por los Comandantes en Jefe de las Instituciones Armadas, quedando subordinados a estos últimos.

Los fiscales tendrán las mismas atribuciones y deberes que los de en tiempo de paz, con las modificaciones que las necesidades de la guerra exijan.

A requerimiento del respectivo Comandante en Jefe, deberá iniciar y sustanciar los procesos por delitos cometidos dentro del territorio que ocupen o en que operen las fuerzas hasta dejarlos en condiciones de ser sometidos al Consejo de Guerra. Las medidas disciplinarias que impongan, serán apelables al Consejo de Guerra que deba conocer la causa.

3) Consejo de Guerra

Se determinará para cada caso, por decreto del propio Comandante en Jefe y será presidido por el Jefe u Oficial más antiguo.

Teniendo todos sus miembros las mismas atribuciones, igual representación e idénticos derechos, estará integrado por el Auditor que se designe y por los siguientes vocales:

- a) Para Personal de Gente de Mar: 6 Vocales del grado de Subteniente a Teniente Primero.
- b) Para Oficiales Subalternos: 6 Vocales de los grados de Capitán de Corbeta o de Capitán de Fragata.

- c) Para Oficiales Jefes, Generales o Superior: 6 Vocales de los grados de Capitán de Navío a Vicealmirante.

Al Consejo de Guerra le corresponde juzgar en única instancia a todos los delitos de tiempo de guerra bajo la Jurisdicción Militar.

4) Auditores Navales

Serán nombrados por el Presidente de la República o por el Comandante en Jefe respectivo, debiendo ser abogados y prefiriéndose a Oficiales en servicio activo o de reserva. Sus funciones serán:

- Asesorar en materias legales al Comandante en Jefe al cual estuviere asignado e integrar los Consejos de Guerra.
- Redactar las sentencias de los Consejos de Guerra y tramitar todas las causas civiles que fueren de la jurisdicción militar en tiempo de guerra. Concurrir con el Comandante en Jefe a la dictación de sus sentencias y redactarlas, aunque estén disconformes con su opinión.

B. Libro Segundo “Procedimientos”

En tiempo de paz se aplica, con algunas modificaciones, el procedimiento ordinario sobre crimen o simple delito de acción pública que establece el Código de Procedimiento Penal.

a. El Sumario

Todo proceso criminal debe comenzar por un decreto del Juez que lo manda instruir, siendo hecha la investigación por un Fiscal y constituyendo diligencias de todo Sumario la investigación de los hechos que constituyen la infracción; la fijación de las circunstancias que influyen en su calificación y penalidad; la determinación de las personas involucradas y su grado de responsabilidad pecuniaria.

b. La Denuncia

Puede denunciar la comisión de un delito, cualquier persona que tenga conocimiento del hecho, que en el caso de los empleados públicos y miembros de las Fuerzas Armadas, representa un deber denunciar.

c. La Detención

Por Detención se entiende la privación de libertad, por breve tiempo, a un individuo contra quien aparecen fundadas sospechas de ser responsable de un delito, o contra quien aparece motivo que

induzca a creer que no ha de prestar a la justicia la cooperación oportuna a que lo obliga la ley para la investigación de un hecho. En caso de delito “in fraganti”, el Oficial al mando de la Fuerza donde el hecho se ha perpetrado, procederá a detener a los culpables y a investigar con los medios a su alcance, la existencia del hecho y sus circunstancias. Terminada ésta, pondrá el o los culpables a disposición del Juzgado con un Parte en que relate los hechos, decretando el Juez la formación del sumario respectivo.

Las detenciones se efectuarán:

De un civil: en la cárcel o lugar público que se indique.

De un militar: en el cuartel o establecimiento militar de la institución o donde se disponga.

De un Oficial: en su propia casa.

La detención es una medida transitoria y no puede durar más de cinco días. Vencido este plazo, el presunto culpable debe ser encargado reo o puesto en libertad incondicional, no existiendo manera legal para ser nuevamente detenido por la misma causa, salvo que aparezcan nuevos antecedentes.

d. Encargatoria de reo

Es la resolución que somete a proceso al inculpado.

Después que el Juez haya interrogado al inculpado, lo declarará reo sometiéndolo a proceso si de los antecedentes resulta que está justificada la existencia del delito que se investiga, o que aparezcan a lo menos presunciones fundadas de que el inculpado ha tenido participación en el delito como autor, cómplice o encubridor.

Dispuesta la encargatoria de reo, la detención se transforma en prisión preventiva, pudiendo el Fiscal conceder la libertad provisional al inculpado, salvo que el delito fuera la deserción.

Los Plazos y Término del Sumario no podrán prolongarse más de cuarenta días, pudiendo el Juez ampliar o restringir este término según las circunstancias. Practicadas las diligencias necesarias, el Fiscal lo dará por terminado, emitiendo un dictamen, solicitando el sobreseimiento o la sanción que estime procedente.

Si el plazo dado para investigar ha vencido y al Fiscal le faltan diligencias por cumplir, podrá

solicitar una prórroga al Juez correspondiente; dentro del segundo día elevará los antecedentes al Juzgado Naval. Si el Fiscal pide sobreseimiento, el Juzgado Naval puede dar término al proceso judicial en lo criminal, o devolver los autos para que acuse o para cumplimiento de lo resuelto.

Si el Fiscal pide castigo, el Juzgado Naval puede elevar los autos o plenario y devolver al Fiscal, quien los pondrá e conocimiento de los inculpados para que en 6 días respondan los cargos, o dictar auto de sobreseimiento aún contra la opinión del Fiscal.

C. Libro Tercero “De la Penalidad”

1. Reglas Generales

Son causas atenuantes, el hecho de contar con menos de dos meses de servicio; ejecutar una acción distinguida frente al enemigo, después de haber cometido el delito; la buena conducta anterior del imputado, que se deduzca de su Hoja de Vida en los últimos años.

Son causa de eximición de responsabilidad para el militar, el uso del arma de fuego, cuando no existe otro medio racional para cumplir la consigna; que el subalterno reciba una orden del servicio y se comete con ella un delito, el superior que la impartió es el único responsable, salvo el caso de concierto previo, en que todos serán responsables; y que el personal de las Fuerzas Armadas cumpla funciones de guardadores del Orden y Seguridad Pública.

Son causas agravantes: perpetrar el delito estando en acto de servicio de armas, con daño o perjuicio del servicio; cometerlo previo concierto o en unión con sus inferiores; ejecutarlo ante tropa reunida y perpetrarlo frente al enemigo.

2. Principales Penas Militares

- Muerte.
- Presidio militar perpetuo.
- Presidio militar temporal.
- Reclusión militar temporal.
- Prisión militar.
- Pérdida de estado militar.

Significado del Presidio es que el reo está sujeto a trabajo obligatorio, en tanto que la Reclusión, dura de uno a sesenta días y no implica trabajo para el reo.

Penas militares accesorias son la Degradación, la Destitución, la Separación del Servicio y la Suspensión del empleo militar. Estas penas son de carácter permanente e imprescriptible.

3. Delitos contemplados en el Código de Justicia Militar

Las penas para estos delitos son variadas y dependerán de las circunstancias atenuantes o agravantes que se determinen en la investigación. Son Delitos Militares típicos los que se indican:

Contra la Soberanía y Seguridad Exterior del Estado

- 1) Poner en conocimiento del enemigo cualquier información, noticia o dato que pueda favorecer sus operaciones o perjudicar las propias.
- 2) Inducir a la tropa chilena para que se pase a las filas enemigas.
- 3) Mantener relaciones directas o indirectas con el enemigo.
- 4) Entorpecer las operaciones que realicen las Fuerzas Armadas, o facilitar las del enemigo.
- 5) Con ocasión del combate, arriar o mandar arriar el Pabellón Nacional, sin autorización del Jefe superior.
- 6) Promover algún complot o seducir a la tropa para obligar al que manda, a rendirse.
- 7) Fugarse en dirección al enemigo y poner en libertad a prisioneros de guerra, con el objeto de que regresen a las filas enemigas.
- 8) Comerciar con el enemigo si es chileno.
- 9) Al poseer ganado, vehículo u otros objetos útiles para el servicio militar, no presentarlos cuando se practicare requisición.
- 10) Habiendo caído prisionero de guerra, aceptar su libertad bajo palabra de no tomar las armas contra el enemigo.

Contra el Derecho Internacional

- 1) Cometer un acto de hostilidad manifiesta que expusiera a la Nación a una declaración de guerra.
- 2) Obligar a los prisioneros de guerra a combatir contra su bandera, maltratarlos de obra, injuriarlos gravemente, privarlos de alimento o de la asistencia médica necesaria.
- 3) Atacar sin necesidad o maliciosamente a un hospital o destruir templos, bibliotecas, archivos u obras notables de arte, así como despojar de sus efectos personales a un herido o prisionero de guerra para apropiárselos.
- 4) Usar sin derecho, las insignias, banderas o emblemas de la Cruz Roja.

Contra el Orden y Seguridad del Ejército

- 1) Sedición y motín.
- 2) No obedecer a sus superiores, hacer reclamaciones o peticiones irrespetuosas o en tumulto, o resistir el cumplimiento, con sus deberes militares, en un número superior a cuatro miembros de las Fuerzas Armadas.
- 3) Ultraje a centinelas, a la Bandera y al Ejército.
- 4) Amenazar, ofender o injuriar de palabra, por escrito o por cualquier otro medio a las Fuerzas Armadas, a uno de sus miembros o unidades.
- 5) Violentar, amenazar u ofender con palabras, gestos, a centinelas, guardias o fuerza armada.

Contra los deberes y el honor militar y contra el Servicio

- 1) Rehusar obedecer una orden de marcha contra el enemigo.
- 2) Dar voces para producir o promover desorden en la tropa.
- 3) Huir durante el combate o provocar la fuga de otros.
- 4) No conservar su puesto, pese a una orden absoluta de mantenerlo.
- 5) Rendirse sin agotar todos los medios de defensa.

Delitos del Centinela

- 1) Abandonar su puesto o embriagarse frente al enemigo.
- 2) Faltar a la consigna y dormir estando de patrulla.

Abandono del Servicio, Destino o Residencia

No presentarse dentro de cuatro días, transcurridos los plazos reglamentarios, al puesto o lugar a que haya sido destinado o que cumpla servicio, entre otros.

Deserción

- 1) Faltar a 8 listas consecutivas, reduciéndose a la mitad en tiempo de guerra.
- 2) No presentarse al superior respectivo de su nuevo destino o residencia, cuatro días después de la fecha que se le hubiere señalado
- 3) Estando con permiso, no presentarse transcurrido ocho días de la fecha de término de éste.

Usurpación de atribuciones, abuso de autoridad denegación de auxilio y uso indebido de uniforme.

- 1) Asumir el mando o retenerlo sin la debida autorización.

- 2) No prestar, sin legítima causa, la debida cooperación a una autoridad competente que le solicitara algún servicio público.
- 3) Emplear violencia innecesaria para la ejecución de actos que debe practicar, así como usar el uniforme, insignias, distintivos o condecoraciones de las Fuerzas Armadas, sin corresponderle.

Delito de insubordinación

- 1) Negarse abiertamente a cumplir una orden del servicio que le fuera impartida por el superior.
- 2) Dejar de cumplir o modificar, por iniciativa propia, una orden del servicio.

El subordinado tiene el derecho de reclamo, concepto que se explicará junto con el reglamento de disciplina.

Ultraje a un superior

- 1) Maltratar de obra a un superior.
- 2) Ofender a un superior con palabras, escritos, gestos, amenazas o en otra forma equivalente.

Delitos contra los intereses de la Armada

- 1) Suministrar víveres averiados o adulterados.
- 2) Estando en guerra, no suministrar víveres, munición u otros, siendo el encargado de ello.
- 3) Sustraer o aplicar, para uso propio o ajeno, los caudales o efectos de cualquier clase, pertenecientes a la Armada y que se encuentren a su cargo.
- 4) Cometer cualquier falsedad en materia de administración militar por efecto de la cual resulte un perjuicio para el Estado.
- 5) Destruir un cuartel o instalación de las instituciones armadas.

Delitos contra la propiedad

- 1) Robar o hurtar material de guerra.
- 2) Ordenar o practicar requisiciones con ánimo de lucrarse.
- 3) Despojar de objetos personales a los militares o auxiliares muertos en el campo de batalla.

Delito de falsedad

- 1) Falsificar firmas, letras y timbres de autoridades o dependencias de las instituciones armadas.
- 2) Hacer firmar al Jefe un documento falso.
- 3) Uso fraudulento de sellos, marcas o cuños verdaderos.

- 4) Ocultar o mentir sobre sus datos personales en el momento de filiarse.

D. Libro Cuarto

“Delitos Especiales relativos a la Armada”

1. Delitos del Comandante

- a. Dejar o abandonar su buque o entregárselo a otro, no contemplados en la ley.
- b. No tomar las medidas correspondientes, en caso de incendio, choque, naufragio, avería u otro peligro semejante, para evitar la pérdida total del buque y salvar la tripulación.
- c. Ser culpable de la separación de su buque o fuerza a su mando, de la Escuadra o División por negligencia, rebeldía o sedición.
- d. Apartarse de los planes recibidos durante la construcción o carena del buque a cargo.

2. Delitos de los Oficiales

No cumplir exactamente las órdenes de un superior, relacionadas con atacar o defenderse de fuerzas o buques enemigos hasta donde alcancen sus fuerzas o posibilidades.

3. Delitos de Oficiales y Gente de Mar

- a. Faltar al zarpe sin causa justificada y no presentarse al completar 8 listas, lo cual constituye delito de deserción.
- b. Causar la pérdida o producir maliciosamente daños o averías a uno o más buques de la Armada o aliados.
- c. Abrir un pliego de instrucciones antes del tiempo establecido.
- d. Introducir o permitir introducir sin orden competente, material inflamable a paños o almacenes, que contengan efectos de fácil combustión (Art. 399).
- e. Variar o mandar variar el rumbo dado por el comandante, produciendo, en tiempo de guerra, la pérdida del buque, malograr la expedición o retardarse con gran perjuicio del servicio y durante tiempo de paz, la pérdida o siniestro del buque, siendo circunstancia agravante la pérdida de vidas humanas (Art. 401).
- f. Desertar en el extranjero.

4. Delitos y atribuciones de una Autoridad Marítima y su personalidad jurídica

La Autoridad Marítima, en el desempeño de sus funciones de policía marítima, tendrá el carácter de Fuerza Pública y le serán plicables en tal caso, las siguientes normas establecidas en el Código de Justicia Militar.

- a. Tendrá causal eximente, aquel personal que hace uso de su arma de fuego en defensa personal o en defensa inmediata de un extraño, al cual, por razones de su cargo, deban prestar protección o auxilio (Art. 410).
- b. Estará exento de responsabilidad penal aquel personal que haga uso del arma de fuego en contra del preso o detenido que huya o no obedezca a las intimidaciones de detenerse.
- c. Sin embargo, los tribunales deberán analizar las circunstancias para demostrar que no hubo irracionalidad en los hechos (Art. 411).

F. Procedimiento específico para la Armada

En el reglamento 7-38/3, se disponen instrucciones específicas para la Armada, en lo que concierne a Justicia Naval.

1. Delito “In Fraganti”

- a. Todo miembro de la Armada a quien corresponda el mando inmediato, procederá a la detención del o los culpables y a la investigación de la existencia del hecho y sus circunstancias poniendo al o a los culpables a disposición del Juzgado correspondiente.
- b. Es necesario hacer presente que la Investigación debe ser rápida y verbal, reduciéndose a escrito sólo la parte en que se da cuenta del hecho.
- c. Se deberá enviar un Parte en que se relaten los sucesos al Juzgado correspondiente, enviando copia al mando operativo, Dirección General del Personal y Comandancia General del Cuerpo I.M.

2. Delito de Deserción

Consumado el delito de deserción, se deberán enviar todos los antecedentes del caso al Juzgado Naval respectivo, con copia a la D.G.P.A., con el propósito de iniciar el proceso correspondiente.

III. REGLAMENTO DE INVESTIGACIONES SUMARIAS ADMINISTRATIVAS, 9-10/1

A. Generalidades.

1. Concepto de una ISA

- a. La ISA comprende el conjunto de actuaciones y diligencias practicadas por un Fiscal Administrativo para establecer o descubrir los hechos materia de ella, debido a acciones y misiones de las cuales pueden derivarse responsabilidades administrativas o disciplinarias o para esclarecer hechos de cualquier naturaleza que la autoridad considere necesario (Art. 1).
- b. Corresponde instruir I.S.A. en los siguientes casos (Art. 3):
 - 1) Para faltas graves o gravísimas a la disciplina que requieran una investigación para establecer los hechos.
 - 2) Para determinar si un accidente ocurrió en acto determinado del servicio o si una enfermedad se contrajo con ocasión del servicio, y sus posibles consecuencias para el futuro.
 - 3) Para el otorgamiento de la condecoración al Valor.
 - 4) Por accidentes graves o siniestros en unidades.
 - 5) Por actuaciones del personal que afecten su responsabilidad funcionaria.
 - 6) Por deterioro, inutilización, pérdida, ocultamiento, cambio, empeño, abandono o venta de material fiscal.
 - 7) Pérdida, inutilización y ocultamiento de un reglamento Secreto, Reservado o Confidencial.
 - 8) Por accidentes menores en buques, aeronaves o vehículos, si la autoridad lo estima conveniente.

2. Fiscalías Administrativas

- a. Son competentes para disponer la instrucción de una I.S.A. y para designar Fiscal: El C.J.A., los Directores Superiores, Directores, Jefes de reparticiones, Comandantes de Unidades y de buques y los Capitanes de Puerto (Art. 4).
- b. En cada Zona Naval o Escuadra podrán constituirse Fiscalías Administrativas Permanentes a cargo de un Fiscal y un Secretario, cuya finalidad será substanciar

todas las Investigaciones Sumarias que fuere necesario instruir, dentro de la jurisdicción de dichos mandos, correspondiéndole al Secretario la custodia de la investigación con los documentos correspondientes (Art. 4 y 13).

- c. Cuando sea necesario practicar diligencias fuera del lugar en que el Fiscal desempeña sus funciones, podrá nombrarse un Fiscal y un Secretario Ad-Hoc, para llevar a cabo dichas diligencias (Art. 4).
- d. El Fiscal debe ser un Oficial de mayor antigüedad que los posibles inculcados o afectados, y el Secretario debe ser de menor antigüedad que el Fiscal (Art. 5 y 6).
- e. Causas de inhabilidad como Fiscal o Secretario (Art. 7).
 - 1) Imposibilidad física.
 - 2) Parentesco consanguíneo legítimo hasta 2º grado y Subordinación, amistad o enemistad con alguno de los posibles inculcados.
- f. El Fiscal se debe declarar incompetente si durante la investigación aparecieren hechos que afecten o inculpen a un Oficial más antiguo (Art. 10).

B. Procedimiento

1. Al Fiscal y Secretario les está estrictamente prohibido comentar los hechos que conozcan con motivo de la investigación, pudiendo conocer las actuaciones y diligencias, la autoridad que dispuso la substanciación, sus superiores jerárquicos directos y los inculcados o afectados en su oportunidad (Art. 14).
2. El expediente está constituido por el encabezamiento, el cuerpo de la investigación y los trámites posteriores al Dictamen Fiscal (Art. 15).

C. El Encabezamiento

1. Resolución

Es un documento por el cual una autoridad competente dispone la sustanciación de una I.S.A., nombrando a un Fiscal, quien investigará sólo aquello que la resolución ordena.

Si durante la investigación aparecen hechos o circunstancias de importancia que deban ser investigados, deberá ponerlos en conocimiento de la autoridad que le ordenó instruir la I.S.A., con el objeto de ampliar la resolución o disponer se instruya otra investigación. El Secretario podrá ser nombrado en la resolución o autorizar al Fiscal para que lo nombre (Art. 16 y 17).

2. Parte o Denuncia

Mediante el Parte o Denuncia, una persona da cuenta de un hecho a la autoridad competente, la cual podrá ordenar la substanciación de una ISA. Este documento deberá indicar con claridad y precisión, la naturaleza del hecho, nombres y apellidos de los inculpados, afectados, cómplices, encubridores y testigos, si los hubiere (Art. 18).

D. Cuerpo de la ISA

1. Normas generales

- a. El Fiscal asistido por el Secretario, practicará todas las diligencias que estime convenientes para el esclarecimiento de los hechos (Art. 19).
- b. El Cuerpo del Expediente se irá formando con las declaraciones, documentos y diligencias que practique el Fiscal, debiendo el Secretario numerar cada hoja en forma correlativa, de acuerdo con el orden cronológico que éstas se realicen o se reciban los documentos (Art. 20).
- c. Si es necesario enmendar o enterrerenglonar una o más palabras, el Fiscal y el Secretario pondrán su firma al margen para autentificarlas. Cuando sea necesario anular las palabras, se colocarán entre paréntesis, dejando constancia al final de las diligencias (Art. 21).
- d. El Secretario debe inutilizar todas las partes del expediente que hubieren quedado en blanco, trazando dos líneas diagonales cruzadas y rubricadas en lugar visible (Art.24).

2. Actuaciones de la Fiscalía

- a. Ratificación del Parte o Denuncia.

Corresponde normalmente a la primera diligencia del Fiscal, en la cual el que ha denunciado los hechos o firmado el Parte o Denuncia, debe ratificarlo ampliando o precisar algún aspecto, si es necesario.

- b. Comprobación de los hechos y determinación de los responsables.

1) Declaraciones testimoniales

- a) Los declarantes serán interrogados separadamente y sucesivamente, debiendo el Fiscal evitar que los que no hubieren prestado declaración, tengan contacto con los que hayan declarado (Art.28).
- b) El interrogatorio tendrá por objeto la averiguación de los hechos y la participación

que en ellos hubiere cabido al afectado o inculpado, como también la de otras personas que figuren en el Parte o Denuncia, o sean mencionados en su declaración. Asimismo, las circunstancias que eximan, atenúen o agraven la responsabilidad (Art. 30).

- c) El Fiscal será el encargado de redactar la declaración, dictándole al Secretario, en la forma más exacta y precisa, empleando en lo posible, las mismas palabras utilizadas (Art. 35).
- d) La declaración deberá ser leída por el declarante, para luego ser firmada por éste, el Fiscal y el Secretario (Art. 37).
- e) Las declaraciones se deberán orientar hacia lo substancial y pertinente, no permitiendo que se divague sobre hechos o circunstancias accidentales que no digan relación con los hechos (Art. 39).
- f) Antes de interrogar a cada testigo, el fiscal le hará prestar juramento al tenor de la fórmula siguiente: “¿Jura por Dios decir la verdad?”, el interrogado responderá: “¡Sí, lo juro!” (Art. 45).
- g) No pueden ser obligados a declarar como testigos cuando se trate de establecer responsabilidades a determinadas personas, como lo es la esposa del inculpado, sus ascendientes y parientes, hasta el 4° grado, y aquellas personas que por su profesión o función deban guardar secreto (Art. 45).
- h) El fiscal podrá interrogar a cualquier miembro de las Fuerzas Armadas, siguiendo los procedimientos establecidos en el Artículo 47 y 48 del reglamento.
- i) Los Fiscales pueden citar a testigos no pertenecientes a las Fuerzas Armadas para prestar declaración ante la Fiscalía. Si se negaren a concurrir, se limitarán a dejar constancia de este hecho. Los particulares no están obligados a declarar (Art. 49).

2) Confesión del inculpado o afectado

- a) A los inculpados o afectados no se les hará prestar el juramento de rigor, sino que el Fiscal los exhortará a que digan la verdad (Art. 52).
- b) Se permitirá al inculpado o afectado manifestar lo que estime conveniente para determinar su inocencia o para explicar los hechos y

se evacuarán con prontitud las diligencias que proponga, o las que se deriven de las citas que haga, tendientes a comprobar sus aseveraciones, salvo que el Fiscal las estime innecesarias o no pertinentes (Art. 53).

- c) La confesión del inculpado sólo sirve para comprobar su participación en el hecho materia de la investigación, pero no es suficiente para probar el hecho que se investiga (Art. 55).

3) Careos

Es empleado cuando dos o más declarantes discordaren acerca de un hecho o de alguna circunstancia que tenga interés para la investigación, pudiendo el Fiscal confrontarlos.

4) Informe de Perito

- a) Sin perjuicio de lo dispuesto en reglamentaciones especiales, el Fiscal podrá designar uno o más peritos cada vez que lo estime conveniente y, en especial, en los siguientes casos (Art. 69):

Cuando se trate de hechos para cuya apreciación se necesiten conocimientos especiales.

Si se trata de investigar el deterioro o ruptura de elementos y las condiciones en que han quedado para seguir en servicio, y cada vez que se necesite determinar el valor de un objeto.

- b) El Fiscal dictará en cada caso una resolución designando al o los peritos y les indicará, con la mayor precisión posible, el objeto o puntos sobre los cuales deberá versar su informe. Los peritos deben aceptar el cargo y jurar desempeñarlo con fidelidad, dejándose testimonio de ello en la investigación.

El plazo para evacuar el peritaje será de cuarenta y ocho horas, pero en casos calificados, y a petición del o de los peritos, el Fiscal podrá ampliar este plazo. (Art. 72).

- c) El Informe pericial se presentará por escrito y deberá contener como regla general (Art. 79):
 - Descripción de la cosa que fuere objeto de él y del estado en que se hallare. Relación de las operaciones practicadas y de su resultado.
 - Conclusiones que formule conforme a sus conocimientos especializados.

5) Inspección personal de la Fiscalía Administrativa

La inspección personal del Fiscal y del Secretario a un lugar determinado, constituye plena prueba en cuanto a las circunstancias y hechos materiales que establezcan en el Acta como resultado de su observación (Art. 80).

6) Presunciones

Se entiende por presunción, aquella conclusión o consecuencia de hechos conocidos o manifestados que deduce el Fiscal, ya sea en cuanto a su perpetración y a las circunstancias que lo rodean, como a su imputabilidad a determinada persona que aparezca como afectado o inculpado (Art. 81).

3. Dictamen Fiscal

- a. Una vez practicadas las diligencias necesarias para establecer los hechos ordenados investigar y para determinar, en su caso, las circunstancias y responsabilidades que pueda haber en una o más personas, el Fiscal examinará los antecedentes acumulados y declarará cerrada la investigación, dictando una resolución en tal sentido, procediendo luego a redactar personalmente su Dictamen (Art. 83).
- b. El dictamen deberá constar de tres partes:
 - 1) Parte Expositiva, donde se enuncian las diligencias más importantes realizadas.
 - 2) Parte Considerativa, que contiene un análisis de los antecedentes investigados haciendo presente las circunstancias y las razones legales o reglamentarias.
 - 3) Parte Estimativa, que contendrá las proposiciones fundadas y concretas que hace el Fiscal (Art. 84).

E. Trámites posteriores al Dictamen Fiscal

1. Resolución del Superior

Recibida la investigación, la autoridad que ordenó instruir la I.S.A., dictará resolución, pronunciándose sobre responsabilidad, sanción o sobreseimiento, según corresponda.

Si estima necesario corregir errores de procedimiento o la práctica de nuevas diligencias, devolverá la I.S.A. para los fines indicados (Art. 85 y 87).

2. Descargos de los inculpados

- a. En el caso de que en el Dictamen Fiscal aparezcan cargos contra determinada persona,

la autoridad que ordenó instruir la investigación, pondrá en conocimiento del o de los inculpados, por intermedio del Fiscal, y por escrito, para que en el término de dos días hábiles o hasta un máximo de siete en caso de investigación extensa, respondan a los cargos que existan en su contra, agregando al expediente los escritos de descargos correspondientes. (Art. 88).

- b. Recibida la investigación con los descargos correspondientes y si éstos aportan nuevos antecedentes que hagan necesario modificar el Dictamen Fiscal, la Autoridad que ordenó instruir la, la remitirá al Fiscal, En caso contrario, dictará Resolución (Art. 89).

3. Reclamaciones

El personal que considere injusta la sanción que se le aplique o la Resolución que se adopte como resultado de la investigación, independientemente de los descargos formulados en su oportunidad, podrá interponer reclamación fundada dentro del plazo de tres días contados desde la fecha de notificación de la resolución dictada por la Autoridad competente.

Para poder hacer uso de esta facultad, deberá seguir los mismos trámites que se señalan al respecto en el correspondiente Reglamento de Disciplina (Art. 91 y 92).

4. Archivo del expediente

El expediente se archivará en los organismos técnicos superiores de las Instituciones que

corresponda, según la naturaleza de las materias que traten las investigaciones respectivas (Art. 93).

F. Otros aspectos sobre I.S.A.

Se debe substanciar una investigación por lesiones, cuando éstas son graves, es decir, cuando pueden tener consecuencias futuras o que requieren de una recuperación mayor a treinta días y que el accidente haya ocurrido en acto determinado del servicio (Art. 94 y 96).

IV. REGLAMENTO DE DISCIPLINA DE LA ARMADA.

Esta publicación contiene las instrucciones, normas y disposiciones, para efectuar Justicia, en el ámbito de la falta y no del delito.

Considerando tal circunstancia, se ha estimado necesario extraer aquellos artículos que ilustran en mejor forma este reglamento, de tal manera que el cadete naval lo conozca y pueda aplicarlo posteriormente en su rol de Oficial de División.

Lo anterior se describe en un anexo al capítulo, en el cual se explica el concepto de disciplina, el concepto de falta y algunas de ellas, los tipos de sanciones, las atribuciones disciplinarias, el procedimiento disciplinario y por último, los reclamos. Cabe considerar que, en todo hecho investigado, la autoridad que sanciona debe sopesar las circunstancias atenuantes y agravantes de los inculpados.



Capítulo Veinticinco

*No necesitaba señales sino para corregir irregularidades en la formación,
porque los comandantes sabían de antemano lo que había que hacer”,
Mahan refiriéndose a Nelson.*

CANCIONES Y POEMAS DEL MAR DE CHILE

INTRODUCCIÓN

Desde el momento en que el hombre prehistórico tomó conciencia de sus cuerdas vocales, él ha debido probablemente emitir sonidos que, luego de ser melodía con timidez entonada, llegó a transformarse en canción.

En el transcurso de los siglos, aparecieron gentes que enriquecieron esta expresión popular, quienes en forma de trovadores o juglares fueron, poco a poco, estableciendo reglas generales para este arte espontáneo y natural, llegando a constituirse en autores y compositores de temas que afincaron en el alma de los pueblos para caracterizar, sea una actividad común a cada región o país, sea un acompañamiento de bailes y festivales que han ido conformando un folklore o género propio de diferentes grupos humanos.

El canto de la madre que acuna al hijo recién nacido, haciendo más dulce su infancia, el de los estudiantes que en colegios y universidades amenizan sus días entonando himnos o canciones, que pasado el tiempo recordarán con nostalgia, el de suaves y dulces melodías que los enamorados cantan para expresar su estado de ánimo y sentimiento, y, finalmente, el de hombres que en rudas faenas de paz o en peligrosas tareas de guerra realizadas lejos del hogar y afrontando riesgos, donde mejor cumplen su trabajo al son de tradicionales canciones o de marciales himnos, encuentran siempre el momento oportuno para permitírnos evocar el pasado y ayudarnos a enfrentar el presente.

Recordar es acción directamente relacionada con el corazón, siendo posible encontrar en la etimología de dicha palabra la raíz latina “cor”.

De dicho vocablo se desprende una prolífica familia de vocablos castellanos tales como acordar, concordar, misericordia, coraje y concordia.

De una y mil maneras, ellos se relacionan con aquel órgano que para griegos y romanos era el encargado de memorizar todo lo grato que acumula el alma a través de su existencia, el corazón.

Las canciones militares tiene su origen en las marchas y campañas que, en apretada fila y durante largas jornadas, realizaron las huestes romanas para llegar a lejanas regiones de Europa y de Asia que anexaron al Imperio controlado por la Ciudad Eterna nacida en la itálica bota mediterránea.

Figuran en míticos relatos que soldados y marinos alegraban su alma al son de acompasados coros.

A su vez, muchas de las canciones marineras, tal como ellas nos han sido transmitidas, encuentran su origen en el acompañamiento de alguna faena o tarea de las que, en forma conjunta y al unísono, era necesario realizar a bordo de las naves, sea para marcar el ritmo de la boga, sea para subir a los mástiles del buque, zarpado de un puerto en procura de ignotos y lejanos destinos.

También para aparejar la arboladura de fragatas y navíos pertenecientes a las marinas reales de Holanda, Inglaterra, Francia y España, así como para acompañar el ataque culminado en victoria de Juan de Austria en Lepanto, mediante el cual logró derrotar a la flota turca que mandaba Alí Bajá en octubre de 1571, ocasión en que al son de himnos y acompasados gritos, los soldados cristianos derrotaron a los musulmanes, logrando el control del mar Mediterráneo.

A las canciones propiamente militares y de marciales sonos, se unen otras que hablan de camaradería, festejo o simplemente amistad, tal como la que nace al seno del cálido ambiente que genera una reunión de amigos que se congregan para recibir a quienes llegan de lejanas latitudes al término de una larga singladura.

Muchos momentos de los vividos a bordo de naves de la Marina de Guerra o en cuarteles y regimientos de Unidades del Cuerpo de Infantería de Marina, constituyen fructífero alimento del espíritu toda vez, que en la acción de evocar el tiempo ya vivido, encontramos “una serena complacencia o deleite”, tal como otrora bien lo expresó Cicerón.

“Himno Nacional”

Letra: Bernardo Vera y Pintados y Eusebio Lillo

Música: Ramón Carnicer

Nacida el 29 de septiembre de 1819, su primera letra fue compuesta cuando aún palpitaban las odiosidades de una guerra independentista contra la dominación española, razón por la que, cuando España firmó la paz con Chile, en 1847, el presidente Manuel Bulnes encargó una letra menos ofensiva hacia la Madre Patria.

El joven escritor de mediados de siglo tuvo la suerte de ver afianzada, en el corazón de sus conciudadanos, la letra y espíritu del himno que para su Patria desea prosperidad y desarrollo, basados en el amor y valentía de sus hijos, los que al escucharla de pie, descubren sus cabezas y la entonan con emoción, ofreciendo a Chile la promesa de hacer de su suelo una tierra de hombres libres contra las opresiones.

Coro

*Dulce Patria, recibe los votos
con que Chile en tus aras juró
que o la tumba serás de los libres
o el asilo contra la opresión.*

I

*Ha cesado la lucha sangrienta;
ya es hermano el que ayer invasor;
de tres siglos lavamos la afrenta
combatiendo en el campo de honor.
El que ayer doblegábase esclavo
hoy ya libre y triunfante se ve;
libertad es la herencia del bravo,
la Victoria se humilla a su pie.*

II

*Alza, Chile, sin mancha la frente;
conquistaste tu nombre en la lid;
siempre noble, constante y valiente
te encontraron los hijos del Cid.
Que tus libres tranquilos coronen
a las artes, la industria y la paz,
y de triunfos cantares entonen
que amedrenten al déspota audaz.*

III

*Vuestros nombres, valientes soldados,
que habéis sido de Chile el sostén,
nuestros pechos los llevan grabados;
los sabrán nuestros hijos también.
Sean ellos el grito de muerte
que lancemos marchando a lidiar,
y sonando en la boca del fuerte
hagan siempre al tirano temblar.*

IV

*Si pretende el cañón extranjero
nuestros pueblos, osado, invadir;
desnudemos al punto el acero
y sepamos vencer o morir.
Con su sangre el altivo araucano
nos legó, por herencia, el valor;
y no tiembla la espada en la mano
defendiendo, de Chile, el honor.*

V

*Puro, Chile, es tu cielo azulado,
puras brisas te cruzan también,
y tu campo de flores bordado
es la copia feliz del Edén.
Majestuosa es la blanca montaña
que te dio por baluarte el Señor,
y ese mar que tranquilo te baña
te promete futuro esplendor.*

VI

*Esas galas, ¡oh, Patria!, esas flores
que tapizan tu suelo feraz,
no las pisen jamás invasores;
con su sombra las cubra la paz.
Nuestros pechos serán tu baluarte,
con tu nombre sabremos vencer,
o tu noble, glorioso estandarte,
nos verá, combatiendo, caer.*

“Himno de la Armada de Chile”

Letra y música: Luis Mella Toro

Compuesto por el músico de la Armada que se inspiró siendo sargento segundo el año 1929, mientras navegaba en la corbeta “General Baquedano”. Fue estrenada el año 1935 en la Escuela Naval del Cerro Artillería, “ocasión en que los cadetes la corearon repetidas veces”, según recordara el brigadier José Toribio Merino, Comandante en Jefe de la Armada que en mayo de 1974 la oficializó como himno institucional.

*Listos a cazar las velas, tesa brazas a ceñir,
aprovecha bien, la brisa del sur, que nos haga raudos navegar.
Se aproxima la tormenta, las menores a cargar,
rumbo siempre igual, quiero imaginar un puerto donde fondear.*

*¡Marino... sin vacilar, navega con tu cantar,
lejos te esperan mil dichas, que no podrás olvidar;
tu nombre no has de manchar, gigante del ancho mar,
este es el lema marino, cumple con tu deber, y vencerás!*

*¡Veleros... son mi pasión, emblema mi tricolor,
es tu velamen baluarte, de patriotismo sin par;
contigo bravío mar, la lucha quiero entablar,
mi alma se siente vibrante, y siempre triunfante del temporal!*

“Himno de la Escuela Naval de Chile”

Letra y música: Juan José de Retana

Compuesto en 1918 por encargo del Subdirector del plantel, Capitán de Fragata Lautaro Rozas, la melodía y letra pertenecen al español radicado en Valparaíso que, a comienzos del siglo XX, se desempeñó como profesor de la Escuela Naval.

El himno entonado por primera vez el 4 de agosto sirvió para conmemorar el centenario de la Casa de Estudios que hasta entonces celebrara su día de aniversario el 1 de julio, tomando como base la fecha que en 1858 fuera puesta en marcha la Escuela Naval, creada por el presidente Manuel Montt, establecimiento que tuvo por primeros alumnos a los integrantes del Curso de los Héroes.

*Los cadetes navales chilenos, por la Patria juramos morir,
y pasear su bandera sin mancha, por los mares de uno a otro confín.
En la lucha por grande que sea, nuestra espada sabrá defender,
el honor de esa invicta bandera, que del mundo el asombro ha de ser.
O triunfar en gigante pelea o morir con orgullo y honor,
pues jamás el cadete chileno arriará su glorioso pendón.*

*Así Prat con sus bravos marinos, por la Patria su vida rindió,
y cubrió de laureles el barco, que a su peso tan solo se hundió.
La bandera clavada en el tope, ¡Al abordaje, muchachos!, gritó,
y la estrella chilena radiante, orgullosa en los mares se hundió.
Tanta gloria esos mares cubrieron, que sus ondas de luz reflejó,
y hasta el cielo los ecos subieron, del clarín que su fama entonó.*

“Himno de la Escuela de Grumetes”

Letra: Julio Brunet

Música: Manuel Villalobos

Su letra fue escrita por el capellán del establecimiento y su música se debe a la inspiración del Suboficial Manuel Villalobos, quienes la dedicaron a los alumnos del plantel creado el 3 de julio de 1868, donde se forman los jóvenes que integrarán las filas de gente de mar de la Armada de Chile.

*Vieja Escuela de altivos marineros, en tus aulas sabemos del honor,
la grandeza, las glorias y los fueros, del sagrado chileno tricolor.*

*Cada día que pasa los grumetes, avistamos los rumbos del mañana
y al festivo compás de la campana, desplegamos la fuerza y la salud;
que con ellas la Patria nos exige, retemplar los gallardos corazones,
y aprender las patrióticas lecciones, que nos guían al bien y la virtud.*

*Y al salir al servicio de la Armada, el grumete sabrá ser marinero,
y esforzarse por ser siempre el primero, por su fe, su coraje y su valor. Cuánto quiere la Patria que
nosotros, conservemos gigante como un templo,
de sus bravos marinos el ejemplo, de su Armada sin par, todo el honor.*

*Del valor y nobleza del chileno, ante el sol de la paz o de la guerra,
en el mar, en la costa o en la tierra, ya dirán en la historia que no hay dos;
porque bulle el esfuerzo en nuestra sangre, porque ser los primeros anhelamos,
y a la Patria querida así juramos, ante nuestra bandera y ante Dios.*

“La Dama Blanca”

Alberto y Lina Santelices

Himno compuesto como canción marinera, cuyo título deviene del nombre que periodistas australianos dieron al velero en 1961 durante una visita a Sidney, y cuya adaptación para marcha corresponde al Capitán de Corbeta de bandas Mario Astorquiza.

*La Dama Blanca le dicen, porque son blancas sus velas
y por su blanca silueta, sobre las olas del mar;
toda vestida de blanco, es del marino su novia
es una blanca gaviota, sobre las olas del mar.*

*Es Chile lindo hecho barco, bajo el azul de su cielo
es ilusión, es ensueño, sobre las olas del mar;
es un pedazo de Chile, es un jirón de la tierra,
que va dejando su huella sobre las olas del mar.*

*¡Dama Blanca...!, tu nombre de leyenda,
y hazaña marinera, alegra el corazón;
¡Esmeralda...!, tu nombre nos recuerda,
que al tope hay una estrella, prendida al tricolor.*

“Himno del Cuerpo de Infantería de Marina”

Letra: Claudio Collaos

Música: Hans Shot

Adaptación de la marcha norteamericana “Coast Artillery March, traída a Chile hacia 1930 por el capitán Luis Troncoso, tema al que, en la época de la Artillería de Costa, el Teniente Luis Armas Cancino compuso una primera letra, el año 1933, conocida como Himno Oficial de los Artilleros de Costa.

Al cambiar, en, 1964 dicho cuerpo su denominación por Infantería de Marina, para interpretar de mejor modo el espíritu de dicha arma, su letra fue modificada por el Capitán de Fragata I.M. Claudio Collados Núñez, quien mantuvo algunos versos de la anterior para unir el presente y futuro de los infantes de marina con la antigua artillera tradición.

*Soldado del mar yo soy, que juro servir mi pabellón,
con mi fusil y el corazón,
herencia de férrea unión, común afán de ser mejor,
hacen del Cuerpo, fuerte legión.
La patria en mí confiará siempre, mi lema ha sido Lealtad,
que Aldea heroico nos legara, al morir junto al bravo Prat.
Siempre, en tierra y el mar, nuestro valor,
fiero, supo conquistar, palmas de vencedor.
A Chile con profundo amor, sepamos todos ofrendar,
los triunfos de nuestro valor, o la vida sin vacilar.
Cruzar, horizontes de azul y sol,
seguir, por senderos de luz y acción,
y así del Cuerpo forjar
su destino glorioso a la vera del mar.*

“Himno de la Escuadra”

Letra y música: Guardiamarinas Arturo Oxley y Tomás Sepúlveda

Coro

*De la patria, el emblema de Gloria, siempre al tope juremos tener,
flameará bajo un sol de victoria, o a su sombra sabremos caer.*

I

*De Almirante a Grumete la Escuadra, animada del mismo ideal,
su victoria segura en la guerra, entusiasta prepara en la paz.*

*Cuando suene la hora de prueba, la Marina sabrá demostrar,
que es la digna y feliz heredera, de las glorias de Cochrane y Prat.*

II

*Siempre avante la invicta Marina, no la abata ni el viento ni el mar,
no la arredre una flota enemiga, ni pretendan su nombre manchar.*

*Disciplina y honor son sus lemas, eficiencia es su norma vital,
el amor a la Patria, su guía, la grandeza de Chile, su afán.*

“Himno de la Fuerza de Submarinos”

Letra y música: Luis Mella Toro

*Submarinos acción en la mar, ya muy pronto vamos a zarpar,
y por Chile la vida daremos, en defensa de su libertad.*

*Submarinos acción en la mar, ya muy pronto vamos a zarpar,
por la Patria a luchar, por la Patria a morir,
submarinos acción en la mar.*

*Honor a Chile, honor y gloria, le daremos los submarinistas,
a luchar con ardor, y con tesón por el pabellón.*

*Honor a Chile, honor y gloria, le daremos los submarinistas,
submarinos acción en la mar...*

“Los viejos estandartes”

Letra: Jorge Inostroza
Música: Willy Bascuñán

El guardiamarina egresado en diciembre de 1961, al que el Ejército de Chile debe su himno institucional, no sólo destacó por sus condiciones musicales demostradas durante su época de Escuela, sino que además por sus dotes de poeta de marcada inspiración patriótica heredada de su ancestro naval.

*Cesó el tronar de cañones las trincheras están silentes,
y por los caminos del Norte, vuelven los batallones
vuelven los escuadrones, ¡a Chile! y a sus viejos amores.
En sus victoriosas banderas traen mil recuerdos de gloria,
balas desgarraron sus sedas, y sus estrellas muestran,
y sus estrellas muestran, honrosas cicatrices de guerra.
Cruzan bajo arcos triunfales tras de sus bravos generales,*

*y aunque pasan heridos van marchando marciales,
van sonriendo viriles y retornan invictos.
Pasan los viejos estandartes que en las batallas combatieron,
y que empapados en sangre a los soldados guiaron,
y a los muertos cubrieron como mortajas nobles.
¡Ahí van los infantes de bronce! ¡Fuego..., artilleros de hierro!
¡y al viento sus sables y lanzas..., a la carga, los jinetes de plata!*

“Canción de Yungay”

Letra y música: Ramón Rengifo y José Zapiola Cortés

El himno compuesto por el poeta argentino que organizó las primeras bandas militares y la enseñanza musical en las escuelas chilenas, autor de un libro con características de memorial de la república “Recuerdos de treinta años”, fue inspirado en la victoria alcanzada el 20 de enero de 1839 por el Ejército Restaurador del general Manuel Bulnes en los campos de Yungay.

*Cantemos la Gloria del triunfo marcial,
que el pueblo chileno obtuvo en Yungay (bis)*

*Del rápido Santa pisando la arena,
la hueste chilena avanza a la lid
ligera la planta serena la frente
pretende impaciente triunfar o morir...*

Cantemos la Gloria...

*Oh Patria querida qué vidas tan caras,
ahora en tus aras se van a inmolar,
su sangre vertida te da la Victoria,
su sangre a tu Gloria da un brillo inmortal...*

Cantemos la Gloria...

*Al horrendo estruendo del bronce terrible,
el héroe invencible se lanza a lidiar,
su brazo tremendo confunde al tirano,
y el pueblo peruano cantó libertad...*

Cantemos la Gloria...

*Desciende Nicea trayendo festiva,
tejida en oliva la palma triunfal,
con ella se vea ceñida la frente,
del héroe valiente del héroe sin par...*

“Himno del Chacabuco”

Letra: I. Verdugo C.
Música: E. Iturra L.

*Paso al regimiento hijo de la gloria,
paso al Chacabuco que marcha a la lid,
paso al regimiento que va a la victoria,
pues sabe tan sólo vencer o morir...*

*¡Tarapacá...! sabe de nuestro heroísmo,
en Tacna y Chorrillos venció nuestro ardor,
y siempre en la lucha seremos los mismos,
que fueron los nuestros en La Concepción.*

*Ante el estandarte que es la patria entera,
se nublan los ojos de amor y valor,
por eso es que nunca se arrió esa bandera
ni ha de arriarse nunca mientras viva yo.*

*¡Tarapacá...! sabe de nuestro heroísmo,
en Tacna y Chorrillos venció nuestro ardor,
y siempre en la lucha seremos los mismos,
que fueron los nuestros en La Concepción.*

“Himno de la Infantería Chilena”

Letra: E. Ramírez M.
Música: J. Chacón

*Chilena Infantería de estirpe tan guerrera,
del santo sacrificio allá en La Concepción,
con llamas y con sangre festonas la bandera,
y pones en los ojos un llanto de emoción.*

*Al mágico conjuro de centenaria historia,
Tarapacá es jornada fecunda de grandeza,
los bravos sólo saben de muerte y de victoria,
luchando por la Patria su libertad y grandeza.*

*Infantes de la Patria de altivos corazones,
las glorias del pasado son santa evocación,
alcemos nuestras copas, cual cáliz de ambrosía,
brindemos por la noble y brava Infantería.*

*Rindamos el tributo de nuestra admiración,
a aquellos que forjaron blasón de Infantería,
sentamos el anhelo, la justa aspiración,
de mantener la gloria de nuestra arma bravía.*

*Seamos orgullosos de nuestro parche rojo,
que es sangre de heroísmo retazo de bandera,
no importa que el camino sembrado esté de abrojos,
si el alma es siempre hidalga, y nuestra unión sincera.*

“Adiós al Séptimo de Línea”

Letra: José Goles

Música: G. Ipinza y Luis Mancilla

Constituye un homenaje inmortal al glorioso “Regimiento Esmeralda”, el glorioso Séptimo de Línea, de la Guerra del Pacífico.

*Bizarro regimiento, llegó la hora del adiós,
que marcó la senda recta, de nuestra gloria y del honor.
El Séptimo de Línea, escuela y templo del valor,
al partir, juramos todos, conservaremos la tradición.
Y al son vibrante de clarines, ya marcha la tropa valiente buscando la gloria,
legión de bravos paladines, camina forjada en acero del temple mejor,
Redoblan los tambores, del regimiento que se va,
y en su son se escucha el ritmo, de nuestro propio corazón.
Con pie sereno marcharemos, al brazo el arma que entrará en acción,
sin desmayar, hasta lograr, honrar con la victoria el pabellón.
Al rudo frente partiremos, que ya de lejos anunció el cañón,
y el fragor, atronador, nos colma de guerrera decisión...
¡Volverán sin ser los que partieron, faltarán algunos que murieron!,
honrará la Patria a todos ellos, para siempre,
para siempre su memoria guardará.
Volverán las almas de los héroes, a jurar de nuevo a su bandera,
formarán la fila más guerrera, en gallarda nube tricolor...
¡Volverán sin ser los que partieron... (bis!,
Adiós al regimiento que se va, adiós, adiós... ¡adiós!*

“Camaradas”

Letra: General Diego Barros Ortiz

Música: Ángel Cerutti

*Con las alas enarcadas en suprema sed de cielo
dejaremos camaradas cualquier día la legión,
el rumor de los aviones quedaráse en la hondonada
fusionado en el recuerdo de la madre y de la amada,
y en el cofre de oro viejo que quedó en el corazón...*

*¡Camaradas, camaradas en la vida,
camaradas en la vida y en la muerte!,
no olvidemos que la gloria, se ha prendido en el avión,
no olvidemos que la gloria, se ha prendido en nuestro avión.*

*Revivamos en las alas de la vida compañeros,
ese vuelo sin escalas todo azul de inmensidad,
y esperemos siempre alegres, siempre unidos, siempre hermanos,
la fantástica batida de los Cóndores lejanos,
que vendrán desde lo alto, a llevarnos más allá.*

“Himno de Carabineros de Chile”*Letra: Arturo Arancibia Uribe y Francisco Flores Ruiz**Música: Arturo Arancibia Uribe*

*Orden y Patria es nuestro lema,
la ley espejo de nuestro honor,
del sacrificio somos emblema,
Carabineros de la Nación.
Si el mal acecha la paz del nido,
do la inocencia se cobijó,
vamos sin miedo tras el bandido,
somos del débil el protector.
Nuestra bandera flamea al viento,
como un heraldo de bienestar,
nuestros clarines son el acento,
con que sus dianas cantan la Paz.
Otros la vida gocen en calma,
disfruten ellos dicha y solaz,
nosotros vamos tras de la palma,
que el sacrificio nos brindará.
Duerme tranquila niña inocente,
sin preocuparte del bandolero,
que por tu sueño dulce y sonriente,
vela tu amante carabinero.
Duerme y no temas la sombra oscura,
que allá en el valle su tul tendió,
nosotros somos sol que fulgura,
Carabineros de la Nación.*

“Misión cumplida”*Letra y música: Manuel Vega*

*Como luz llegó nuestra libertad
que ganamos combatiendo al traidor,
nuestro tricolor libre flameará
puro limpio y nunca lo mancharán.*

*Con fe con tesón bravura y valor
logramos aniquilar el odio y el rencor,
marinos y carabineros, soldados y aviadores
la vida entregaron ya,
y nuestras valientes mujeres
han demostrado que Chile
tiene un solo corazón.*

*Por nuestra Patria y Dios
siempre adelante a luchar,
nuestra promesa de honor
misión cumplida logramos triunfar.*

*Por nuestra Patria y Dios
siempre adelante a lidiar,
como garantes de paz
nuestra sangre y vida de Chile será,
nuestra misión ya se cumplió
hoy como ayer somos leales y fieles,
hasta morir.*

“Batería 280”

Letra: Carlos Salazar Contreras

Música: Capitán de Corbeta Mario Astorquiza

*¡Artilleros... la Patria os llama!,
vamos todos nuestras filas a engrosar,
que huestes tan valerosas
que a Chile muchas glorias dieron ya.
Somos hijos de los bravos, nuestro lema es lealtad,
como fueron los valientes
que murieron junto a Prat.
El cielo ya los contempla,
los caídos en la lucha con valor,
que tuvieron por mortaja
ese bello, puro y santo tricolor.
Contemplemos siempre con fervor
flamear nuestro pabellón,
con su estrella fulgurando el
sol en las costas del bastión...*

“Corazones de roble”

Música: William Boyce “Hearts of Ork”

*Cadetes de Chile que van a luchar,
cadetes navales marchad a la lid,
a luchar con ardor para ser vencedor,
a dar por la Escuela todo el corazón.
Por su Escuela de honor lucharán con lealtad,
por ver ondear airosa su gran bandera,
cadetes navales a ser vencedor.*

*Naciste de un Chile, potente y tenaz,
que ha dado a la Patria a Condell y a Prat,
también hoy como ayer, de ti han de nacer,
muchachos de temple que habrán de vencer
siempre unidos marchad, con la fe de triunfar
cadetes de la Patria siempre adelante,
llevando muy en alto su gran tricolor.*

“Gloria Victoria”

Letra: Antonio Orrego Barros

Música: Osmán Pérez Freire

*Al vibrante clamor de los clarines,
al solemne redoble del tambor,
en los brazos de invictos paladines,
va adelante el gallardo tricolor.
Nos señala la ruta de la Gloria,
que marcó nuestro ejército invasor,
caminando Victoria tras Victoria,
encendido en patriótico fervor.
El emblema inmortal de nuestros buenos,
de vencer o morir nos guiará,
y sabremos vencer como chilenos,
o sabremos morir cual murió Prat.
Nunca fue nuestra Patria profanada,
por el trágico pie del invasor,
mas ya en brazos chilenos fue llevada,
a otras tierras la enseña tricolor.
Si la Patria se siente amenazada,
por el golpe alevoso del traidor,
levantemos con Gloria nuestra espada,
e impongamos la ley del vencedor.
Adelante muchachos la jornada,
nuestros padres la hicieron con ardor,
la Victoria fue siempre nuestra aliada,
es la estrella que lleva el tricolor,
va en nosotros la Gloria del pasado,
y la honra de Chile vencedor,
que la Patria en nosotros ha confiado,
su destino, su Gloria y su Honor.*

“Mi fusil y yo”

Paul Linke (adaptación)

*En el combate solo no estoy,
tengo un camarada ya luchamos los dos...
Es un bravo compañero, la Patria me lo brindó,
y por ella lucharemos juntos mi fusil y yo.
Cuando estoy de centinela, no puedo sentir temor,
porque siempre vigilamos, juntos mi fusil y yo.
Y al dar frente al enemigo, lucharemos con honor,
como hermanos de la gloria, juntos mi fusil y yo.
Y si caigo en el combate, defendiendo el pabellón,
a su sombra dormiremos, juntos mi fusil y yo.*

“Naval”

*Música de la marcha alemana “Badenweiler”
Georg Fürst y Schott’s Söhne*

*Naval, naval, naval, que vas a la pista a luchar,
jamás, jamás, jamás, te dejes dominar...,
nuestra bandera por siempre ha de flamear,
nuestros esfuerzos así lo han de lograr,
y cuando a la Escuela volvamos coronados de laureles,
triunfadores cantaremos...,
Naval, naval, naval, que vas a la pista a luchar,
jamás, jamás, jamás, te dejes dominar...,
ya tus esfuerzos el triunfo nos darán,
y nuestras manos aplausos rendirán,
a aquellos que en las competencias,
dan su todo por la Escuela y por su honor.
Fuimos a luchar, fuimos a ganar,
nuestra antigua tradición lo exige así,
por cumplirla fiel lucharemos bien,
paladines somos en la dura lid,
nuestro fin sólo es el deporte
y el ganar aunque nos importe,
sólo cumplirá con nuestra tradición.*

“Yo tenía un camarada”

Letra y música: Uhland y Silcher

*Yo tenía un camarada, otro igual no encontraré,
si a fuego el clarín tocaba, a mi lado él marchaba,
al mismo paso y compás, al mismo paso y compás.
Silbando viene una bala, es para mí o para él,
a él le tocó lo siento, a mis pies yace sangriento,
como un pedazo de mí, como un pedazo de mí.*

*Quieres tú darme la mano, mientras yo cargo el fusil,
no puedo dártela muero, vive feliz compañero,
sé valiente y varonil, sé valiente y varonil.*

*Gloria, Gloria, Gloria... Victoria,
vamos a luchar, vamos a vencer por nuestro ideal,
¡Ya canta en el bosque, el jilguero y también el ruiseñor!,
y en la Patria, y en la Patria,
me espera allí mi amor, allí mi amor... (bis)*

“Lily Marlen”

Hans Leip y Norbert Schultz

Marcha-canción de origen germano, creada el año 1923 con letra de Leip y música de Schultz. Fue grabada por primera vez en 1938, dedicada a la abnegada mujer del soldado alemán que se embarcaba rumbo a las costas de África.

Alcanzó su máxima popularidad en 1941, año que Alemania invadiera Belgrado y esta marcha representa uno de los temas de mayor contenido histórico y espiritual para todo hombre de armas.

*Cuando al embarcarme yo me despedí,
junto a tu ventana te cantaba así,
allá en la ausencia aumentaré,
mi amor por ti bella mujer,
por ti Lily Marlen, por ti Lily Marlen.*

*En el puerto quedas solita mi amor,
pero yo te dejo con mi corazón,
y a la vuelta te hallaré en tu balcón,
a ti mujer, a ti Lily Marlen, a ti Lily Marlen.*

*Al zarpar mi buque rumbo hacia alta mar,
a tu pañuelito yo lo vi flamear,
y con el alma contesté, a tu señal, muchacha fiel,
adiós Lily Marlen, adiós Lily Marlen.*

*Hoy que ya estoy lejos, lejos de tu hogar,
una carta tuya pronto ha de llegar,
es el consuelo que tendré, para esperar, te vuelva a ver,
mi amor Lily Marlen, mi amor Lily Marlen.*

“Tambores y clarines”

*Tambores y clarines me obligan a marchar,
y de mi amada Patria me voy a separar (bis)
¡Por eso ya no quiero, amar más en la vida,
adiós Patria querida, me voy a embarcar!*

*A mis amados padres, no sé si vuelva a ver,
porque voy a la guerra, a morir o a vencer.
Veo venir el bote, me vienen a buscar,
y temo que en mi ausencia me vayan a olvidar.*

*Ya vuelvo de la guerra, cargado de victorias,
y en brazos de mi amada, de nuevo vuelvo a estar.
La Patria necesita hombres de gran valor,
fieles como Serrano, valientes como Prat.*

“Cachuchero”

Música: Javier Rengifo

*Con la gorra calada hasta el cuello,
sin botones en el pantalón,
van algunos sin escudo,
otros van sin el galón
y corriendo por la calle cual chiflón....*

*En la noche anduvieron de farra
y a las seis se fueron acostar,
a la hora de costumbre, no pudieron despertar
y en cachucho tendrán que recalar.*

*Cachuchero, boga ligero y sin parar,
que allá en el buque nos esperan,
y tendremos que zarpar.
Por el portalón, hoy subiremos sin temor
haga cachucho una atracada,
que no está el Capitán.*

*Terminó su carrera el cachucho
a la escala se fue a detener,
al botero muy tranquilo, se paró para tomar
del varón que nos irá a mantener.*

*Mas apenas se había atracado,
todo el mundo se desembarcó,
suspirando el cachucho hacia el muelle se volvió,
convencido que otro perro ya murió.*

*Pobre can, siempre soñó feliz vivir,
mas no tenemos dinero y dejó de existir.*

“La Batelera”

Autor: Anónimo chileno

*En un delicioso lago, de verde y frondosa orilla,
en una frágil barquilla, una tarde te encontré.*

*Suelta el remo, batelera, que me altera tu manera de bogar,
suelta el remo y ven a mis brazos, que no temo naufragar.*

*Amar es muy delicioso, y más a orillas de un lago,
con paisajes tan hermosos, especial para el amor.*

*Suelta el remo, batelera, que me altera tu manera de bogar,
suelta el remo y ven a mis brazos, que no temo en naufragar.*

*Escúchame batelera, si lanzas tu risa clara,
difícil que no te quiera, con todo mi corazón.*

“Plegaria del buque de guerra“

Pierre Chili, Capitán de Navío Carlos Bowen

*Tripulantes que servís a mi bordo:
¡Sed cuidadosos conmigo!
Amo a mis bronce relucientes, mis pinturas aseadas,
mis cubiertas limpias y suaves como un raso,
mi maniobra ordenada, mis cañones que se mueven fáciles y a un débil impulso,
mis máquinas lubricadas, mis calderas resistentes,
que sean sus departamentos similares al aseado salón
donde brilla la llama del hogar.
Cuida mi casco que sumido en el agua
siente el escozor de los moluscos que lo muerden.
¡Cúdame! Recuerda que soy un pedazo de tu Patria a flote, un trozo de tu hogar distante.*

*Aun cuando son fríos mis aceros, ellos te protegerán un día ¡cúdalos!, coloca en mí toda tu confianza,
todos tus impulsos, todas tus ternuras.
Soy tu corcel del mar, capaz de conducirte a los más remotos rincones del mundo,
sin una queja mía.
Pero para ello es preciso que me cuides solícitamente, transmitiéndome tu afecto.
Recuerda que he sido bautizado
con el nombre de un prócer o el de un héroe,
de los tantos que forjaron la Tradición de nuestra Marina de Guerra;
ese nombre que llevo incrustado en mi casco y en mi puente de mando, envuelve también una tradición
que nos obliga a ambos,
a mantenerlo inmaculado.*

*Recuerda que obedezco ciegamente tus órdenes
al transmitirme tu temple,
si éste se quebranta, huyo; pero si lo mantienes con valentía,
se comunica a mis aceros y arrastrado por tus impulsos,
te sigo adonde me lleves; sea a la muerte o al triunfo.
En tus manos están mi baldón o mi honra.
En la paz conviérteme en templo del orden
y del respeto a las leyes que nos gobiernan.
No admitas en mis cubiertas
a los que conducen el fuego de sus odios sociales,
¡te ultimarán, tripulante mío!*

*Buscarán tu apoyo para después lanzarte a la miseria
o a la esclavitud de ellos mismos.
¡Recházalos!, no los quiero a mi bordo.
Y óyeme bien. Quiero que en el combate sepas conducirme con habilidad y audacia al triunfo.*

*No te arredren los fuegos adversarios. Pídeme cuanto quieras
y te obedeceré de inmediato. No te compadezca mi casco acribillado, no te intimiden mis fierros que se
trituran y derrumban con estrépito. Pídeme que siga adelante velozmente y te obedeceré de inmediato.*

*Si las metralas barren mis cubiertas
y mis blancos rasos se transforman en púrpura con la sangre que los riega,
pídeme siempre adelante a toda fuerza, aunque vaya hundiéndome.*

*Y si agonizo, cual herido corcel
que le clavan las espuelas para estimularlo,
clava tú también nuestro pabellón en lo más alto, para que, al igual que una hermana mía hundida en
Iquique,
llegue engalanado a reunirme con ella.
No me abandones en esa agonía, ni me entregues al enemigo.
Recuerda que he sido tu más leal compañero y amigo.
¡Húndete conmigo!
Y al morir, quiero tener el final de un paladín de leyenda que al caer derribado y agónico,
agite en alto la oriflama de la dama de sus amores.*

*Quiero yo también llevar en lo más alto de mi mástil esa oriflama de mis amores,
que al hundirme sea ese mástil como un brazo mío,
que se alarga desde las profundidades agitando hacia su tumba, como despedida, ese pabellón querido.
Medita este dilema, porque puedo ser también tu pedestal de gloria.
Imagina tu regocijo y el mío si desde nuestra tumba submarina presenciamos detenerse en torno
nuestro, a toda la flota
y sentimos al sonar de los clarines,
el saludo de homenaje que nos rinden, escuchando una alocución en honor nuestro:
¡Marinos de Chile... descubrirse!.
¡Aquí se hundió un buque nuestro con su bandera al tope, llegue hasta su tumba el homenaje de
nuestra flota!*

*Hacedme merecedor a esos honores,
al igual que le tributan a esa hermana mía, hundida gloriosamente.
Su nombre es el de una joya preciosa engarzada en aureolas, cuyo color simboliza la esperanza.
Anhele yo también esos honores, como final glorioso de mi vida a flote.
Pero para alcanzar esa gloria, ¡cuidame en la paz, tripulante mío!,
y cuídate a ti mismo, superándote y buscando en la ciencia,
la manera más segura y eficiente de conducirme donde se triunfa,
o hacia donde se traspasan los umbrales de la inmortalidad.*

