

CIEN AÑOS DE HISTORIA

LA DIRECCION DEL LITORAL Y MARINA MERCANTE

Por Jorge MANRIQUEZ Bravo
Gobernador Marítimo de 2ª Clase
Armada de Chile

El año 1848 una ley legalizó y fijó los límites de las Gobernaciones Marítimas creando la Dirección de Territorio Marítimo, y es a partir de ese año que los Jefes y Oficiales que en ella prestaban servicios, sugieren a la Comandancia General de Marina una serie de ideas tendientes todas a obtener y lograr que los puertos de la República mejoraran sus condiciones comerciales. Toda iniciativa se estudiaba y toda labor se desempeñaba con el máximo de entusiasmo.



Entre los años 1856 y 1857 se reglamentaba sobre el alumbrado marítimo; el Gobernador Marítimo de Valparaíso en una labor encomiable organizaba al Cuerpo de Celadores de Bahía, organizaba el trabajo en los veleros y ponía en práctica por primera vez los servicios obligados de prácticos, llevando con esta medida orden y seguridad en las faenas, pues antes los veleros fondeaban en el

sector de la Roca La Baja a "buen ojo de los Capitanes". Todas estas iniciativas acrecentaban el prestigio de las Gobernaciones Marítimas y llevaban confianza a los comerciantes que comenzaban a ejercer sus actividades.

En los albores del año 1853 gran parte de nuestro territorio presentaba extensas zonas que prácticamente no conocían la huella del "blanco y del colonizador". Toda la zona desde Concepción al Sur, incluyendo lagos, ríos y costas, eran suelo virgen. Aparte del interés que significaba para el país el descubrimiento de nuevas fuentes de trabajo, el desarrollo de la economía regional de ciertas provincias hacía necesario que se abrieran nuevos puertos menores para la salida natural de los productos agrícolas. La Marina de Guerra, consciente de su misión, estudiaba continuamente la mejor manera para lograr cumplir con este ferviente deseo.

Es así como el año indicado se estudió gran parte del curso navegable del río Maule, incluyendo la caleta de Curanipe, situada a 50 millas al sur de la boca del río y por la cual se embarcarían todos los productos agrícolas de los Departamentos de Cauquenes, San Carlos y Parral. Para mejor lograr este objetivo el Gobierno solicitó a la Marina de Guerra "la designación de un Oficial de Marina para que crease la Subdelegación de Curanipe, que estaría bajo el mando de la Gobernación Marítima de Maule".

El Gobernador Marítimo indicado presentó el siguiente estudio para habilitar dicho puerto:

"Plan i Presupuesto de la caleta de Curanipe para su completa habilitación.

Personal de la Capitanía de Puerto

- 1) Un Subdelegado marítimo con el sueldo de 2º piloto de la Armada. Un patrón de bote con el sueldo de dieciséis pesos mensuales.

Siete marineros con el sueldo de doce pesos mensuales cada uno.

Ración de armada para ocho individuos a razón de cinco pesos cuarenta centavos.

2) Embarcaciones

Un bote salvador de 30 pies de largo, nueve de manga, tres de puntal, de dos proas levantadas de 15 pulgadas, enmaderación de roble, tablazón de pino, cajones de aire de zinc en sus extremos i costados, aforrados de pino, siete remos de 21 pies cada uno, una bayona de 25 pies, un timón con su caña, un palo i una vela latina, una bota de cuatro pulgadas de grueso i cincuenta brazas de largo i un anclote de un quintal i medio, todo en unos \$ 500.

3) Señales

Un palo de bandera de unos cuarenta pies de alto, enterrado i sostenido por puntales de madera, con su verga i drizas i banderas \$ 60.

Amarras para el puerto

Dos muertos de 20 quintales cada uno a \$ 6 el quintal, son \$ 240.

Dos trozos de cadena de treinta brazas cada uno a \$ 6 el quintal que pesaran unos 80 quintales son \$ 480.

- 4) Dos boyas huecas de fierro, redondos de 4 pies de diámetro i ocho pies de largo; con su bomba para achicarlas i argollas para sostener el peso de un buque sin que padezca la boya \$ 500.

Amarras para facilitar la carga

- 5) Un ancla para ocho quintales \$ 48. Un trozo de cadena de una pulgada grueso i 15 brazas de largo \$ 54. Una boya de pino macizo de seis pies de largo i cinco en cuadro \$ 70. Dos patescas de fierro para enganchar en dicha boya \$ 24.

Asciende el presupuesto a la cantidad de mil novecientos setenta i seis pesos. Hecho en el puerto de Curanipe a 26 de noviembre de 1852.

Leoncio Señoret, Gobernador Marítimo de Maule".

Notas

- (1) Es de toda necesidad que el sueldo sea subido, porque la tarea de estos hombres es ruda i peligrosa.
- (2) Será oportuno que la embarcación se construya en Valparaíso por la perfección.
- (3) Es de absoluta necesidad, así como un plan de señales para entenderse con los buques.
- (4) Es menester que las boyas sean de fierro ya que las de madera se van a pique.
- (5) Esta ancla servirá para un aparato en el que los cargadores de madera establecerán un vaivén por medio de un cable sin fin".



La Gobernación Marítima de Chiloé abría al comercio el puerto de Mellipulle, al norte del seno de Reloncaví y que de acuerdo a las crónicas de la época "es un puerto perfectamente abrigado, con excelente fondo i sin que lo rodeen peligros de ningún jénero, dista cuatro leguas de la Laguna de Llanquihue, tres días de marcha de la ciudad de Valdivia i algunas horas de navegación abrigada de la ciudad de San Carlos de Ancud"...

A nuestra incipiente Marina le correspondía esos años todo el traslado de los colonos alemanes que en gran número vinieron a radicarse en las provincias de Valdivia y Chiloé.

El bergantín goleta "Janequeo", al mando del Capitán de Fragata don Buenaventura Martínez, quien posteriormente fue designado Gobernador Marítimo de Coquimbo (puerto del cual llegó a ser Alcalde), fue el buque de la Armada que puesto a disposición del Intendente de Valdivia, tuvo a su cargo el traslado de los colonos con la orden expresa de "lograr el oportuno traslado i colaborar con el máximo de ayuda para lograr este fin".

El número de colonos alemanes transportados por el bergantín "Janequeo" fue de 230, que llegaron desde Europa en el bergantín hamburgués "Susana",

el cual fue necesario fletar por el Agente de la colonización en Chile, que era el mismo Intendente de Valdivia. Estos dos buques los transportaron hasta la zona de Mellipulli y Chiloé, corriendo el mes de Noviembre de 1852.

El Comandante Buenaventura Martínez trabajó activamente junto al Intendente de Valdivia en la instalación de estos colonos y la labor desplegada por este último era tan grande que el Comandante indicado no escatimaba palabras para ponderarlo en los partes que mandaba a la Comandancia General de Marina.

Le cupo al Comandante Martínez la honra, junto con toda la dotación de su buque, de toda la numerosa colonia alemana residente, de los chilenos establecidos y de todos los aborígenes, de fundar y dar a conocer a Chile y al mundo un nuevo puerto que con el correr de los años se transformaría en punto vital y nervio motor de todo el movimiento comercial del sur del país: Mellipulli, hoy Puerto Montt.

Veamos la narración que de ello hace el Comandante indicado:

"Era imposible, Señor Comandante General, permanecer pasivo al lado de un sujeto tan entusiasta i activo como el señor Intendente de Valdivia i Ajente de la colonización, así es que todo el día 11 lo ocupé ayudándole a delinear las calles, en ponerles sus nombres i preparar las cosas precisas para una solemnidad que creo ser la primera de esta naturaleza que se ha visto en nuestra patria: hice desembarcar la artillería y colocarla en la playa, habiendo hecho construir al efecto un pequeño fortín, improvisé una tienda de campaña, la adorné con el pabellón de Chile i otras naciones i concluí por ordenar que toda la oficialidad, tropa y tripulación de mi navío estuviese de parada al amanecer del 12 i esperase mis órdenes. El 12 al aparecer el sol en el horizonte hice desembarcar la tropa i tripulación armada i al izar el pabellón nacional, una salva de 21 cañonazos anunció a la multitud de personas que habían afluído a este punto antes desierto, que en el día de nuestra Independencia establecida en Chacabuco, se instalaba un puerto en Chile que abría su suelo ancho i virjen a la inmigración ale-

mana i que recibía por nombre el del Supremo Jefe de la República".

Así nació a la vida comercial y nacional Puerto Montt el 12 de Febrero de 1853.



El año 1854, la Marina, a través de su Ministro de Estado en el Departamento respectivo, informaba al Congreso Nacional de los adelantos que se lograban en el Territorio Marítimo. En efecto, el Gobernador Marítimo de Coquimbo dictaba un reglamento de Policía Marítima en base del recién promulgado en Valparaíso. Se reemplazaban las embarcaciones de la Gobernación Marítima de Concepción y se designaba en Valdivia como Gobernador Marítimo a un Capitán de la Marina Mercante con el sueldo y rango de Teniente 1º, proveyéndosele de embarcación.

Ese año la Marina de Guerra se componía de 522 hombres de mar, de los cuales, en Gobernaciones Marítimas, había 89 atendiendo embarcaciones, telégrafos, puestos de vigía, etc. La particularidad de los puestos de vigía consistía en un palo de gran longitud y de un grosor respetable que se enterraba profundamente en el suelo asegurándolo con vientos para los costados. En su extremo superior se colocaba el nido de cuervo, lo que generalmente era una plataforma donde podía permanecer de pie el vigía, el cual tenía a mano banderas y campanas para tocar cuando se aproximaba al puerto un buque.



El año 1854 la Marina Mercante de Chile se componía de 222 buques de todos tamaños y se habían perdido el mismo año en las difíciles costas de nuestro litoral 17 navíos. Se dedicaban a la "navegación doméstica" de un punto a otro del país 115 buques; en la navegación a California se ocupaban 14 buques; en la navegación a Ecuador, Panamá y Centro América se ocupaban 14 buques; en la de Perú 29 buques; en la de Oceanía, Australia y la China 8 buques; por el Atlántico hasta Estados Unidos 6 buques; para Europa 13 buques; y el resto dedicados a la pesca de ballena.

El Gobernador Marítimo de Valparaíso era un Capitán de Fragata, el que tenía como Ayudante un Capitán de Corbeta y un Teniente 2º. Además, había un escribiente de pluma, un patrón de bote, siete marineros primeros y cinco de segunda, cuatro prácticos y ocho celadores de bahía, un timonel y un marinero 1º destinado al telégrafo. Proponía el Gobernador Marítimo de Valparaíso la construcción de pequeños muelles para así evitar que las mercaderías que se recibían desde a bordo y las que se remitían para a bordo quedaran en la playa, expuestas en época invernal a la lluvia y a que el mar las hiciera pedazos. Asimismo, proponía como lugar más apropiado para el depósito de lastre y basura "el comprendido entre Labaja i Las Habas i la caleta El Barón sin que se perjudique el fondeadero"...



La dependencia directa e inmediata de las Gobernaciones Marítimas de las Intendencias reflejaba la importancia que el Gobierno asignaba al trabajo de ellas. La Marina de Guerra hacía frecuentes expediciones a canales, ríos y lagos y en general a zonas aún inexploradas de la zona sur. Chile marchaba seguro hacia su destino y necesitaba en forma urgente que más puertos se sumaran a los ya existentes. Todos los años ingentes sumas de dinero se destinaban a este objeto y a satisfacer las necesidades de telégrafos, vigías y faros.

El Capitán de Puerto de Ancud hacía ver la necesidad urgente de... "organizar un cuerpo de prácticos, de poner un faro en la punta Corona, un farol en la punta Agui i otro en el muelle"... y recalcaba... "que los dos telégrafos que hai son mui viejos, bajos i mal situados. Es necesario cambiarlos i hacerlos nuevos, su costo no pasaría de 100 pesos"...



Entre los años 1856 y 1857 se colocaba en la punta del castillo de Niebla, en Valdivia, un telégrafo, dejando el puerto de Corral seguro y de fácil surgidero. Esos mismos años se recibían los faros

catadriópticos desde Europa y destinados a los puertos de Caldera, Huasco, Valparaíso, Concepción y Ancud.



El año 1856 funcionaba en Ancud la Escuela Náutica y su Director era el Capitán de Corbeta don Miguel Hurtado, el cual expresaba en su informe que... "seis alumnos de la Escuela han salido a navegar; dos en el bergantín de guerra "Janequeo" i cuatro en los buques mercantes".



El año 1857 se hablaba de la conveniencia de la creación del Departamento de Faros; en efecto, el Gobierno, a través del Ministerio de Marina, colocaba las bases de lo que posteriormente sería el "Departamento de Faros i Alumbrado Marítimo", financiado con la contribución que pagarían los mismos buques. Asimismo, se requería de las Autoridades Marítimas la "supervigilancia de las obras ya sean fiscales o particulares" que se estaban haciendo en los puertos, lo que era el comienzo de lo que hoy día se conoce como Concesiones Marítimas, cuya supervigilancia está a cargo del Ministerio de Defensa a través de la Dirección del Litoral.



Para nuestra Marina de Guerra los finales del año 1857 fueron meses de zozobra. El Gobierno había autorizado la adquisición de un vapor en Inglaterra y previos los estudios pertinentes se adquirió uno "armado de cuatro cañones de a 32", uno giratorio de 68" i repuestos para seis meses", al cual se le colocó el nombre de "María Isabel". Recaló en Valparaíso procedente de Inglaterra el 22 de octubre e inmediatamente entró a formar parte activa de la Marina de Guerra. En su viaje desde Inglaterra por el Estrecho de Magallanes, alcanzó y pasó a la barca sarda "San Jorge" en el mes de septiembre, la que llevaba muchos pasajeros con destino a Valparaíso, y la que a fines de noviembre aún no hacía señales de recalarse en dicho puerto. Las Autoridades Marítimas a lo largo de su track no lo habían divisado ni dado

parte de ella, por lo que el Gobierno, muy preocupado y temeroso de alguna catástrofe, ordenó al mismo vapor "María Isabel" que la había cruzado en el estrecho "que se apertrechara, que tomara los víveres para la colonia de Magallanes i zarpase sin dilación para aquel destino, tocando en todos los puertos que pudiera encontrarse".

El "María Isabel", al mando del Capitán de Corbeta don Manuel Escala, tocó todos los puertos existentes entre Valparaíso y Punta Arenas y el 16 de diciembre de 1857 a primeras horas de la mañana entró al Estrecho. En la bahía de La Misericordia estaba fondeada la barca sarda "San Jorge" con su tripulación amotinada, la mitad del total de pasajeros enfermos de escorbuto y la otra mitad muerta... El espectáculo tan desolador sobrecogió el corazón de los chilenos.

Al dirigirse a prestar auxilio la "María Isabel" chocó violentamente contra una roca sumergida desconocida y se hundió rápidamente, teniendo la tripulación el tiempo justo para salvarse. En el puente de mando, de guardia, iba el Teniente 1º don Galvarino Riveros. De lo que resultó entonces que el vapor salvador, la "María Isabel", se convirtió en salvado, y la barca "San Jorge", de salvada se convirtió en salvador... Extrañas cosas que ocurren en el mar. La "María Isabel" alcanzó a prestar servicios efectivos a la Marina de Guerra 54 días desde su llegada al país.



Ese mismo año 1857 se estudiaba dotar a las Gobernaciones Marítimas de Botes Salvavidas y se proponía al mando la adquisición de Botes Salvavidas en Francia por las siguientes razones... "estar en uso en toda la costa de Estados Unidos, son la mitad más baratos, más livianos, a prueba de fuego y son indiferentes a los efectos del sol, agua i bruma"...



A fines de ese año la Marina de Guerra dispuso que el bergantín "Ancud", de 14 cañones, al mando del Capitán de Corbeta don Juan Williams, efectua-

ra un viaje de soberanía y protección al pabellón nacional por las aguas que frecuentaba nuestra Marina Mercante hasta Costa Rica, y en su informe final el Jefe indicado decía: "nuestro pabellón se paseó por todas las aguas que frecuenta nuestra Marina Mercante, recibiendo al final el aprecio de una nación hermana"...



El año 1858 la Gobernación Marítima de Valparaíso estudiaba un reglamento para los prácticos y la de Valdivia aumentaba su dotación en cinco marineros para la debida atención del servicio de vigía en Niebla. Las embarcaciones que hacían el tráfico entre Valdivia y Corral eran 34 y los marineros que las tripulaban 147.

Ese mismo año se sugería al Gobierno crear una nueva Gobernación Marítima en Puerto Montt y separarla de la de Chiloé, por estarlo solicitando los colonos alemanes que día a día se distribuían por esa bella zona; el Gobernador Marítimo de Chiloé comunicaba al Gobierno el importante descubrimiento de carbón fósil en caleta Parga y al mismo tiempo solicitaba que se le aumentara la dotación ya que... "si se tiene presente que la Gobernación Marítima tiene que lidiar con las tripulaciones de mui cerca de dos mil embarcaciones que hacen el tráfico en el Archipiélago, no se dejará de persuadir que mis preocupaciones son muchas i que es necesario que se aumente el personal. Por otra parte, los frecuentes temporales i los auxilios que hai que dar, la gran distancia del muelle al surgidero, los continuos viajes al interior en asuntos del servicio i las atenciones de la Gobernación Marítima en las oficinas hacen que los empleados de ella pasen una vida sumamente ajitada en un constante y asiduo trabajo"...



Continuos naufragios se experimentaban en el viaje hacia Ancud y no pasaba día que no se lamentara la muerte de algún osado tripulante que desafiando temporales desatados trataba de pasar el canal.

La Intendencia de Chiloé emitió un Decreto que es un documento de real va-

lor, ya que refleja hasta dónde el Gobierno vivía preocupado de "estas cosas del mar" y desarrollaba sus funciones en base a él.

El Decreto decía:

"Nº 202.—Vista la nota que precede del Gobernador Marítimo de este puerto de 7 del pte. mes, en que dá cuenta de haberse perdido dentro de este puerto una lancha del bergantín nacional "Carmen Dolores", pereciendo en ella el Capitán de dicho buque i dos individuos de la tripulación a causa de ir navegando a vela en tiempo de turbonadas, i considerando:

1º—Que a causa de los fuertes temporales y de lo embravecido que se pone el mar de este puerto en la presente estación, se hacen sentir a menudo catástrofes de esta especie; 2º—Que la repetición de estas pérdidas es causada las más veces por la imprudencia de los Capitanes y Patrones de los botes menores que hacen el tráfico, poniendo vela a sus embarcaciones cuando el tiempo no lo permite; 3º—Que la Intendencia está obligada por el artículo 42 de la Lei del Régimen Interior a precaver en lo posible estos accidentes;

Se Decreta:

1º—Ninguna embarcación menor de las que hacen el tráfico en este puerto, ni la de los buques surtos en la bahía, podrá navegar con vela si el tiempo fuese malo i que hubiese peligro de izarla;

2º—El infractor del artículo anterior sufrirá una multa de veinte pesos o en su defecto UN MES DE PRISION.

3º—La Capitanía del puerto queda obligada del cumplimiento del presente Decreto i de ponerlo en conocimiento de los Capitanes de los buques surtos i de los que entren.

4º—El Gobernador Marítimo tendrá siempre fijado en la puerta de su oficina una copia del presente Decreto.—Anótese i Comuníquese".



El mismo Gobernador Marítimo de Chiloé, Capitán de Corbeta don Miguel Hurtado, hombre inquieto, preocupado y

de un gran afán de servir, daba los primeros pasos tendientes a exigir a los numerosos Capitanes que mandaban las barcas, fragatas y goletas que enarbolaban el pabellón nacional, a que se nacionalizaran. Muchos Capitanes escribían incluso el Bitácora en idioma natal y no enseñaban a los chilenos nada de navegación o de maniobras o velas por el temor a que posteriormente los relevaran del mando de las naves. Se les dio a estos Capitanes el nombre de "Capitanes de carta i compás". En el año 1858 un solo buque podía ser llamado nacional; era la barca "Martina Oresqui", cuyo dueño, Capitán, Primer Piloto y Pilotín eran chilenos. El Gobernador Marítimo indicado emprendió una tenaz campaña defendiendo el legítimo derecho que ya reclamaban algunos chilenos que reuniendo todas las condiciones no podían mandar buques por esta tendencia de los extranjeros que ya se vio. Basado en la "LEI DE NAVEGACION" de fecha 28 de julio de 1836, que en su artículo 24 decía: "Los Capitanes de buques chilenos deben ser chilenos naturales o legales, después de doce años de la publicación de esta lei", poco a poco sus ideas y pensamientos vertidos en continuos oficios al Comandante General de Marina comenzaron a surtir el efecto deseado. Especial hincapié hacía el Jefe señalado en que "sobre 300 Capitanes extranjeros se desempeñan actualmente en nuestra Marina Mercante, restando i quitando a Capitanes chilenos toda chance". Y para hacer prevalecer sus ideas en contra de... "los malos Capitanes extranjeros que sin conocimiento ni patriotismo han ocasionado grandes males a nuestra República perdiendo naves i vidas que han llenado de luto el corazón de los chilenos", citaba el caso que textualmente se narra a continuación:

"Muchos hechos pudiera citar en justificación de lo que digo teniendo tantos a mi disposición, pero creo que sólo bastará uno, que presencié por mis propios ojos, i que llenó de luto el corazón de todos los chilenos que lo vieron. En 1837, a eso de las dos de la tarde del 4 de octubre, llegando la Escuadra con el Ejército Restaurador del Perú, a la rada de Quilca en un día apacible, naufragó con el mayor escándalo i asombro de todos, la barca nacional "Carmen" que la mandaba un extranjero. Este buque iba car-

gado de armamento, de vestuario, de calzado, de corazas i de caballos del Estado Mayor de la Lejión Peruana; i todo o la mayor parte se perdió causando un grave perjuicio al Ejército, mui particularmente con la pérdida del calzado.

"El señor Comandante de los transportes, Capitán de Navío don Carlos García del Postigo, pocos momentos después del naufragio, se dirigió al buque del Almirante i Jeneral en Jefe; i pisando la cubierta, en alta voz, poco más o menos dijo: Almirante, vengo a pedir se ahorque a ese Capitán francés santa-crucista, porque ha perdido de propósito la barca "Carmen". El señor Almirante, conociendo que lo sucedido ya no tenía remedio, con más o menos palabras contestó: ¡Comandante, no venga a agriar la situación con sus indicaciones, trate que el mal sea lo menos posible! Empero era tal el convencimiento que tenía el Comandante Postigo de la culpabilidad del Capitán de la barca "Carmen", que no habiéndose accedido a lo que pedía hizo dimisión de su cargo del mando de transportes i pronosticó un mal resultado a la campaña que se imagina con una pérdida de tanta trascendencia, causada por un extranjero santa-crucista como él calificaba no sólo a éste sino a otro. Si el extranjero era un traidor o no, no se aclaró, pero sí debía ser un gran ignorante en navegación para que el accidente hubiera ocurrido. ¿Cómo no pasó nada con las corbetas "Valparaíso" y el bergantín "Arequipeño"? Porque estos dos buques estaban al mando de dos jóvenes Tenientes que sólo tenían siete años de navegación, pero eran CHILENOS i pertenecían realmente a la causa que defendían. Contrasta i admira que dos jóvenes con poco más de 20 años hayan tenido más pericia marinera para salvar del naufragio a los buques que mandaban que un Capitán extranjero con más de 40 años de navegar... pero los primeros salvaban a la Patria i el capitán extranjero sus intereses personales... No sé si con este ejemplo haya logrado hacer patente lo que interesa al país, que los buques nacionales sean mandados por chilenos, señor Comandante Jeneral"...

Año tras año, con nuevas ideas y disposiciones en base a hechos concretos y a las reales necesidades del servicio, se fue configurando esta larga huella que la Dirección del Territorio Marítimo siguió por mucho tiempo.

Su agilidad y la calidad de los Jefes que la conformaron, en un largo bregar de cien años, la han convertido hoy día en la Dirección del Litoral y Marina Mercante con una activa y honrosa labor en beneficio de la Patria, afianzada por tre-

ce Gobernaciones Marítimas diseminadas en el litoral que ayudan al mejor desenvolvimiento de nuestras comunicaciones marítimas y por ende al desarrollo comercial del país.

Su historia, reflejada en los archivos, constituirá siempre una útil fuente de meditación para las generaciones, que es bueno mantener fresca, a pesar del polvo y del olvido, que suelen cubrirla con los años.

¡Adiós, mis Compadres!

El "Caleuche" de Santiago, se honró en 1940 y 1946 con la visita sucesiva de los Almirantes norteamericanos Richard E. Byrd, explorador de las regiones polares del Sur y William Halsey, el "Toro del Pacífico" durante la última Guerra Mundial.

El Almirante Byrd, un hombre de ciencias, tranquilo y esforzado, contó que a su llegada a Punta Arenas fue recibido en el muelle por un grupo de socios del "Caleuche" de esa localidad que se pusieron incondicionalmente a sus órdenes y le indicaron las finalidades de la institución, actitud que le emocionó y que avivó sus deseos por conocer personalmente el Centro en Santiago.

Al abandonar el Buque Madre, anotó en el Libro de Visitas lo siguiente:

"Quiero al mar y a los buques y por esta razón he gozado inmensamente con la visita al "Caleuche" y he quedado encantado con el buen espíritu de camaradería que en él existe. Afectuosos saludos a todos los cadetes. Richard E. Byrd".

A su vez, el Almirante William F. Halsey Jr., después de cambiar discursos protocolares con el Comandante Von Schroeders, recibió como obsequio un ejemplar del libro editado por la Armada "Grandes Almirantes" con la siguiente dedicatoria: "Almirante Halsey, Ud. puede decir como Nelson en Trafalgar: 'Gracias a Dios he cumplido con mi deber'. El Almirante Halsey, emocionado, sólo atinó a expresar: "Esto es demasiado para mí. Gracias".

Y al dejar el recinto, procurando despedirse en español a tiempo que saludaba con la mano, dijo en voz alta: "¡Adiós, mis compadres!".

Y así cruzaron por las cubiertas del barco espiritual de la Armada estos dos grandes Almirantes norteamericanos, que ya no pertenecen a esta vida, pero que a su paso por Chile tuvieron el distinguido gesto de tomar contacto con sus ex-collegas de profesión.

Los Almirantes Byrd y Halsey legaron a la Humanidad y a la Historia, esfuerzos y ejemplos que perdurarán eternamente.