



Todo hacía suponer que el "Meteoro", escampavía para el servicio de faros, significaría el inicio de una nueva era de aprovechamiento de la innegable capacidad de la mano de obra nacional en la renovación de los medios materiales a flote de la Armada, y esto se afianzó con la construcción del escampavía "Valdivia", entregado por Behrens en los astilleros del río de su nombre, en 1905. Pero ello sólo quedó allí y siguieron las adquisiciones en el extranjero, mientras las unidades auxiliares se mantenían batallando con el peso de sus años porque el exiguo presupuesto no permitía construir simultáneamente buques en el país y fuera de él.

La situación siguió igual hasta 1935, año en que la Armada compró los remolcadores "Brito" y "Huemul" a los astilleros Daiber de Valdivia, donde acababan de terminarse, y luego ordenó al mismo astillero valdiviano la construcción del "Aguila", buque que serviría para atender las necesidades generales de la zona austral, al mismo tiempo que daría un impulso a la familiar construcción naval en Chile, tan venida a menos después de su extraordinario auge en pasados tiempos. Pero el destino no quiso que ese buque ingresara a la Lista Naval. Se interpuso la segunda guerra mundial y su máquina y calderas, ordenadas a Holanda, no pudieron llegar, rescindiéndose por fin el contrato con ese país. El casco, deteriorado y convertido en estorbo, fue desguazado legalmente.

Sólo con la transformación de los antiguos Arsenales en la empresa ASMAR en 1960, se dieron los pasos necesarios para establecer una industria de construcción naval, capaz de ir renovando por fases las sufridas y fatigadas naves que, por largos años, han estado entregando el alma en el servicio de la Armada.

Fruto de ASMAR son: "Cirujano Videla", "Fuentealba", "Odger", "Elicura", "Meteoro" y por último, el cazasubmarino "Papudo", buque de guerra equipado con elementos modernos, el cual revela claramente la alta eficiencia demostrada por sus constructores de Talcahuano. Además de ellos, algunos pesqueros y lanchas para particulares.

La REVISTA DE MARINA, junto con recordar la fecha de la construcción de la "Constitución", no puede menos que albergar la esperanza de que esta industria se acreciente y así podamos exhibir, con legítimo orgullo, naves mayores construidas en el país, como lo han hecho otras naciones latinoamericanas donde a la construcción naval nacional se le ha dado la verdadera importancia que el progreso hoy exige.