

CAMBIO DE NOMBRE DE LA DIRECCION DEL LITORAL Y MARINA MERCANTE

Por Decreto Ley N° 2937 del 30 de Agosto, la Dirección del Litoral y Marina Mercante cambió su denominación, pasando a llamarse ahora Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, el mismo día en que cumplía 131 años de existencia en la Institución. Con este nuevo nombre, el organismo tendrá el sentido amplio que corresponde a la entidad inspectiva que el servicio ejerce sobre todas las aguas jurisdiccionales del país, en tanto que el término "litoral" sugería sólo un control sobre el sector costero del territorio nacional. La nueva denominación tiene una gran semejanza con la ostentada cuando se fundó en 1848 durante el Gobierno del Presidente don Manuel Bulnes, en que se llamó Dirección del Territorio Marítimo, junto con fijarse los límites sobre los que tendrían tuición y control las gobernaciones marítimas creadas en la época. La nueva ley refunde la legislación dispersa que sobre la navegación* y atribuciones del servicio existía hasta

el presente en la forma de múltiples reglamentos y disposiciones.

Actualmente el Servicio que atiende el Territorio Marítimo cuenta con unas ochocientas personas, que son insuficientes para cumplir en forma óptima todas las complejas tareas de control de la navegación que ejercen las trece Gobernaciones Marítimas del país y las Capitánías de Puerto que les son subordinadas, funciones a las cuales hay que agregar ahora la lucha contra la contaminación en el mar y si se considera los últimos y espectaculares desastres causados por incendios o naufragios de naves petroleras, así como de cuantiosos derrames de hidrocarburos provenientes de pozos en operación en el mar, hay que dotar al servicio de personal especializado y medios capaces de neutralizar una emergencia semejante que pueda producirse en nuestro país, más aún ahora que Chile está haciendo explotaciones petroleras en el Estrecho de Magallanes.

FINALIZA LA CONFERENCIA DEL MAR

La Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar ha terminado recientemente en Nueva York su octavo período de sesiones.

Con esta etapa se cumplen seis años de intensiva negociación, momento oportuno para realizar un balance de los progresos y problemas en una materia tan importante.

No obstante haber llegado a soluciones de los principales aspectos de las zonas marítimas sometidas a la jurisdicción nacional, incluyendo el régimen de las aguas interiores, la anchura del mar territorial, establecida en 12 millas, la zona económica exclusiva de 200 millas, el régimen de la pesca, la preservación de la contami-

nación, la transferencia de tecnologías y otros aspectos, las negociaciones aún no están terminadas.

En el fondo, después de tantos años de discusiones, no se llegó a ninguna conclusión definitiva; pero el hecho de que una gran cantidad de países sostengan la tesis chilena de las 200 millas, esto involucra que actualmente es imposible que ella sea impugnada por las grandes potencias pues casi todos los países de América, Asia, Africa y Europa tienen la misma teoría y van a hacer lo mismo. Chile seguirá defendiendo su invariable posición: 200 millas de zona económica exclusiva y 12 millas de mar territorial.

LORD MOUNTBATTEN DE BIRMANIA

El yate en que navegaba de paseo el conde Mountbatten de Birmania, último virrey de la India, primer gobernador de la India independiente, almirante de la flota británica y Comandante Supremo de las Fuerzas Aliadas durante la segunda guerra mundial, fue destruido por una bomba colocada a bordo por elementos del IRA, bandidos fanáticos irlandeses proclives al marxismo, destrozándose y muriendo en el atentado el distinguido Lord, miembros de su familia y el piloto de la embarcación. Este ha sido uno de los atentados terroristas más serios y brutales perpetrados por esta banda de foragidos del IRA que no sólo ha dado un golpe tremendo a los ingleses sino que también ha hecho más difícil la situación de Irlanda del Norte en la Gran Bretaña.

Lord Mountbatten era una figura señera en el Reino Unido. Tenía un carácter de una franqueza extremada; era recio y audaz y para él primaba antes que nada el sentido del deber. Gozaba del aprecio general y esto hace más su cío y demencial el repugnante acto terrorista en que perdió la vida. Resulta inconcebible que el fanatismo llegue a los extremos a que ha arribado. Si destruir una vida humana es un acto que repele a las conciencias, hacerlo a mansalva y en un hombre que no hizo jamás daño a nadie;

muy por el contrario, sólo se ganó adeptos, resulta simplemente repugnante y sin perdón de Dios.

Este hombre singular fue bautizado en brazos de su bisabuela la reina Victoria de Inglaterra en 1900, como príncipe Louis Francis Albert Víctor, Nicholas de Battenberg. Había nacido ese mismo año, el 25 de junio, en Frangmore House, en Windsor, cuarto y último hijo del príncipe Louis de Battenberg y de la princesa Victoria de Hessc, nieta de la reina homónima de Inglaterra. Su padre, aunque de origen alemán, había adoptado a Inglaterra como su verdadero hogar, ingresando a la Armada británica, en la que llegó hasta Almirante de la Flota y fue agraciado con el título inglés de primer marqués de Milford Haven.

Al iniciarse la primera guerra mundial, Battenberg era el Primer Lord del Almirantazgo desde 1911, pero, debido a las presiones de una parte de la opinión pública, llena de sentimientos antigermánicos, se vio obligado a entregar el mando de la Armada Británica y en 1917, incluso a cambiar su nombre de Battenberg a Mountbatten, en el fondo equivalente a como un signo y demostración de lealtad a su patria adoptiva. Es curioso que fue Churchill quien le aceptó la renuncia y él mismo quien

ofreció al hijo de Mountbatten, en 1955, el mismo cargo de Primer Lord del Mar que dejara vacante su padre 38 años antes.

El joven Louis Mountbatten ingresó a los 13 años a la Armada y participó en la primera guerra mundial. En Jutlandia sólo tenía 16 años. Terminada la guerra fue enviado a Christ Church, en la Universidad de Cambridge, para seguir un corto curso de post guerra que completaría los estudios realizados en el colegio naval de Dartmouth. Durante el decenio de 1920 se reintegró a la Armada y viajó mucho con su primo, el entonces Príncipe de Gales, en calidad de edecán. Sin embargo sus vínculos familiares no influyeron en su preparación profesional. Se especializó en comunicaciones inalámbricas (radio), inventó varios dispositivos ingeniosos que luego fueron adoptados por la Real Armada y obtuvo la calificación de intérprete en alemán y francés en 1933.

Al iniciarse la segunda guerra mundial, Lord Louis Mountbatten estaba a cargo de la quinta flotilla de destructores, con su insignia en el H.M.S. "Kelly", cuya actuación fue descolante durante las primeras campañas. Fue bombardeado en el litoral noruego y torpedeado en el Mar del Norte, desde donde el joven comandante Mountbatten logró conducirlo a puerto británico con las amuras destruidas por las armas enemigas y la acción violenta del mar, pues tuvo que soportar así varios temporales. La vida del "Kelly" culminó en la batalla de Creta, cuando se hundió con sus cañones disparando. Lord Mountbatten y otros sobrevivientes lograron ser rescatados después de varias horas en el mar.

Ocupó altos cargos durante la guerra y se desempeñó como Jefe de Operaciones Combinadas, contribuyendo a planificar las grandes invasiones de Africa del Norte y Francia. Aportó dos grandes ideas, determinantes en esos momentos, el tendido de "Pluto", el famoso oleo-

ducto submarino que atravesaba el Canal de la Mancha para abastecer el ejército británico en el continente y la construcción de los puertos flotantes tipo Mulberry, que desempeñaron un papel vital en la invasión. No obstante, no participó en la acción de Normandía...Fue, en cambio, Comandante en Jefe de las Fuerzas Aliadas en sudeste asiático. Como tal, llevó a cabo la campaña de Birmania en operaciones que se hicieron famosas.

Terminadas las hostilidades, desempeñó labores diplomáticas y de estadista de gran valía, además de sus condiciones militares destacadas.

En marzo de 1947, el entonces Primer Ministro, Lord Attlee, lo nombró virrey de la India, en la última fase del rajá británico. De tal manera, el bisnieto de la reina Victoria de Inglaterra y emperatriz de la India, venía a ser el último virrey antes de la independencia. Con singular tacto e inteligencia consumó esta operación, en sólo cinco meses.

En reconocimiento a su desempeño y a la labor humanitaria prestada por su esposa Edwina, los propios hindúes le pidieron que se quedara en la India como Gobernador General. Finalmente consiguió que la India, no obstante ser independiente, quedara en el seno del Commonwealth, marcando un hito para futuras colonias.

Vino a Chile en 1963 donde fue acogido con especial deferencia por el almirante Hernán Cubillos Leiva. Su edecán fue el capitán de navío Fernando Porta Angulo. Conoció las partes más interesantes de nuestra Marina y fue atendido con especial deferencia y cariño. Fue un hombre superior que la insania de unos fanáticos han hecho desaparecer de la vida guiados por ese odio ancestral que rige los actos del terrorismo.

ACTIVIDADES DEL BUQUE ESCUELA "ESMERALDA" EN 1979

Durante el presente año, después de las reparaciones normales anuales, el BE. "Esmeralda" desarrolló su crucero anual de instrucción por los océanos Atlántico y Pacífico, con el propósito de proporcionar el entrenamiento

profesional a los subtenientes y marineros segundos de las últimas promociones de la Escuela Naval "Arturo Prat" y Escuela de Grumetes

Alejandro Navarrete" y difundir, además el conocimiento y la realidad de Chile en el extran-

jero en un viaje de confraternidad, entendimiento con otros pueblos y para completar el ciclo de instrucción teórica de sus respectivas escuelas con el quehacer práctico a bordo.

Para ello se fijó el siguiente itinerario, elaborado de acuerdo al tiempo disponible y a las necesidades varias de la instrucción :

Punta Arenas (Chile) — Montevideo (Uruguay) — Punta del Este (Uruguay) — Río de Janeiro (Brasil) — Belem (Brasil) — San Juan (Puerto Rico) — Cartagena (Colombia) — Rodman (Zona del Canal de Panamá) — Balboa (Panamá) — Acajutla (El Salvador) - Islas Galápagos (Ecuador) — Iquique (Chile).

Durante el crucero se dio instrucción teórica y práctica a los subtenientes de la Armada, a los oficiales extranjeros invitados y se cumplió integralmente con el adiestramiento e instrucción de los marineros segundos que egresaron de la Escuela de Grumetes con las primeras antigüedades, ciñéndose al programa dispuesto por la Dirección de Instrucción de la Armada.

En cada puerto extranjero se cumplió con los programas protocolares y se hicieron las visitas y recepciones de rigor, así como conocimiento de lugares históricos o profesionales, ceremonias oficiales y recepciones sociales donde se alternó y compartió momentos de camaradería con otras marinas sudamericanas.

Cabe destacar el particular interés que demostraron hacia nuestro país las poblaciones de las naciones visitadas, que espontáneamente se acercaron al buque o asistieron a desfiles o ceremonias públicas en que participó el BE. " Esmeralda1.

En cada puerto extranjero se brindaron conferencias de prensa, en las cuales se dio a conocer la realidad chilena.

Comandó el buque durante el año el capitán de fragata Sergio O'Ryan Rocuant y llevaba como dotación 19 oficiales, 10 suboficiales, 34 sargentos, 81 cabos, como dotación del buque. Oficiales alumnos 93 y marineros alumnos 75.

Además hicieron el viaje como invitados de las Fuerzas Armadas de Chile el subteniente Humberto Oviedo A. del Ejército, el teniente segundo Julio Escobar D. de la Fuerza Aérea y el subteniente Patricio Reyes M. de Carabineros.

Como invitados extranjeros se embarcaron el teniente de corbeta Femando G. Zurita, del Ecuador; el guardiamarina H.J. Prinslo de Sud Africa y el subteniente F.J. Balimarama, de las islas Fidji.

El BE. " Esmeralda" recaló en Iquique el 19 de mayo y participó en el Centenario de las Glorias Navales, realizado en ese puerto el 21 de mayo. Desde sus cubiertas el señor Comandante en Jefe de la Armada pasó revista a la escuadra y pronunció el discurso que publicamos en la Revista anterior.

El 2 de junio de 1879 llegaba a Valparaíso dando término al crucero de instrucción.

Luego de los permisos correspondientes, el buque hizo otro pequeño crucero de instrucción con cadetes de la Escuela Naval, en el área Valparaíso — Talcahuano — Isla de Juan Fernández y Caldera, con cinco navegaciones de entrenamiento en la mar e instrucción general práctica.

OPERACION UNITAS XX

El 25 de agosto arribaron a Iquique las unidades de la Armada norteamericana que componen la XXa. Operación UNITAS y que participaron en los ejercicios con unidades chilenas.

Ellas llegaron al mando del contraalmirante John J. Ekelund y componían la siguiente Fuerza de Tarea: DDG. " Dewey", capitán de fragata Charles L. Terry; DDG. " J.L. Brown", capitán de fragata Hillar Sarepera; DDG " Trippe", capitán de fragata James C. Rogers Jr.; y el SSN " Bonefish", capitán de fragata Robert A. Kjllion.

Los buques chilenos participantes, fueron los siguientes, al mando del capitán de navío Ramón Undurraga Carvajal, Jefe del Estado Mayor de la Escuadra: DD " Zenteno", capitán de navío Kenneth Pugh G.; DD " Portales", capitán de navío Gustavo PfeiferN.; SS " Hyatt", capitán de fragata Ricardo Kompatzky C. y AO " Araucano", capitán de navío Jorge Contreras A.

El 28 de agosto las unidades norteamericanas llegaron a Puerto Aldea, donde se iniciaron los preparativos para la fase Puerto Aldea — Juan Fernández — Valparaíso.

Terminada esta etapa recalieron a Valparaíso el 3 de septiembre donde tuvieron dos días de descanso para continuar en seguida con los ejercicios tácticos en la mar hasta Talcahuano, donde la permanencia se prolongó hasta 4 días, cumpliendo diversas actividades recreativas y donde se les hizo a los buques algunas re-

paraciones menores en la planta ASMAR (T).

El 15 de septiembre zarparon a Punta Arenas para llegar allá el 19 del mismo mes. El 21 los buques norteamericanos siguieron a la Argentina, dándose con ello termino a las Operaciones UNITAS XX, correspondientes al año 1979.

