

# Buques de la Armada construidos en Chile

**Germán Bravo Valdivieso**

**Presentado en sesión del 28 de marzo de 2006**

La construcción naval ha constituido un arte en el mundo, que comienza a desarrollarse cuando el hombre se aventuró en el mar.

Su progreso se realizó en muchos lugares de la tierra en forma simultánea y fue mucho mayor, como es lógico, en los pueblos que vivieron y se alimentaron de los recursos del mar.

La historia de los pueblos yámana en el sur de nuestro continente y escandinavo en Europa, son algunos de los ejemplos más preclaros como desarrollaron la construcción de sus embarcaciones a medida que sus necesidades vitales se lo fueron exigiendo.



BOTE VIKINGO



CANOA YAGANA

En un principio no existió una diferencia entre naves de guerra y de comercio, sino que se trataba de las mismas embarcaciones, que cuando se requería emplearlas en la guerra, se le dotaba del armamento necesario.

Con el tiempo la construcción de las naves mercantes tomó un camino diferente de las de guerra, pues mientras en las primeras se ha buscado la optimización de su capacidad, velocidad, consumo de combustible y economía, los buques de guerra se orientan a su potencialidad bélica, y que cumpla, en general, una o varias funciones específicas.

Aquí surge una pregunta interesante: ¿Cuándo se construyó el primer buque de guerra propiamente tal?

### **Los primeros buques de guerra.**

El rey Hans, de la casa de Oldenburg, que rigió en Dinamarca desde 1481 a 1513, había logrado poner bajo su mando los reinos vecinos de Suecia y Noruega y distinguido el palacio real de Estocolmo como la sede de las “Tres Coronas”.

Al iniciarse el siglo XVI los campesinos suecos se sintieron capaces de derrotar al monarca y se sublevaron, recibiendo el apoyo de los nobles que vieron una oportunidad para obtener ventajas.



**GRABADO QUE MUESTRA AL REY HANS Y LOS BUQUES DE GUERRA**

El rey Hans viajó a Estocolmo en enero de 1501 para tratar de conjurar el peligro, y dejó el palacio sueco en manos de su esposa, la reina Christina.

En el mes de septiembre, el edificio real fue sitiado y la soberana lo defendió enérgicamente, esperando la llegada de una flota que le había prometido enviar el rey. La defensa la hizo con una guarnición de 1000 hombres, hasta que los últimos 70 de ellos ya no era capaces de mantenerse en pie, el resto habían muerto en manos del enemigo o por enfermedad durante el sitio, hasta que el 6 de mayo de 1502 se rindió y la soberana quedó prisionera.

Dos días después que la bandera de Dinamarca fue arriada de la torre principal del palacio de las “Tres Coronas”, el rey Hans y una flota danesa llegaba a Estocolmo, pero ya era demasiado tarde.

El monarca trató de recuperar, infructuosamente, su corona sueca durante muchos años, pero junto con tener problemas con la lealtad de Noruega, vio como la ciudad hanseática de Lübeck, poderosa en el mar, se alineaba con Suecia para atacar a Dinamarca.

El rey Hans, dándose cuenta del peligro que ello involucraba, ideó construir buques únicamente dedicados a la guerra, lo que constituyó la primera flota en Europa para tal efecto.

Hasta entonces se había considerado suficiente armar buques mercantes, pero fue el rey Hans quien los construyó exclusivamente para fines bélicos, creando una base naval permanente con asiento en Copenhague.

## **Los astilleros chilenos**

Siempre se ha considerado la actividad de la construcción naval como cíclica, pero en nuestro país, lamentablemente, sus períodos de decadencia han estado presentes en muchos años de la vida de nuestra república.

En el siglo XIX Constitución y Chiloé marcaron los hitos de esta actividad en el país y ayudaron a la gesta de la emancipación.

Valparaíso y Viña del Mar, apoyados por la Armada, desarrollaron actividad en las emergencias que provocó la guerra del Pacífico, destacándose el astillero Lever, Mutphy y Cia en 1883,<sup>1</sup> pero una vez terminado el conflicto, su actividad decayó, llegando prácticamente a cero.

A fines de siglo y en el primer tercio del siglo XX fue Valdivia el motor indiscutible de ella con los astilleros Haverbeck en 1869, Behrens en 1870, Daiber, Oettinger, etc., seguida de Punta Arenas con los astilleros Bonacich en 1896, Doberti, Sturiza, etc.

Una penosa declinación siguió a la gran crisis mundial, la cual no tuvo un repunte hasta las postrimerías del siglo XX y que, en cierto modo, aún continúa con el desarrollo de las actividades pesqueras, salmoneras y de turismo.

---

<sup>1</sup> Asmar. Su contribución a la industria naval en Chile. Carlos Martin Fritz. Orgraf Impresores

En la actualidad existen astilleros constructores en Arica, Iquique, Talcahuano, Valdivia, Puerto Montt y Punta Arenas.

Largo sería hacer una reseña de toda la historia de esta industria, por lo que nos hemos limitado a las naves de la Armada construidas en el país.

### **Goleta “Fortunata”**

La primera construcción de la que hemos encontrado antecedentes es la goleta “Fortunata” que desplazaba 50 toneladas y fue construida en Constitución en 1817.

En realidad no se trataba de una nave encargada para la Armada, sino que debía pertenecer a unos comerciantes españoles, por lo que el gobierno la confiscó y ordenó que fuera armada para la guerra, incorporándose a la flotilla patriota el 22 de septiembre de ese año y puesta al mando del capitán inglés Juan Santiago Hurrel.

El 12 de octubre de 1917 se acercó al puerto de Valparaíso la fragata de guerra española “Venganza”, por lo que fue enviado a hacerle frente al bergantín “Águila”, primer buque que tuvo nuestra marina de guerra, mientras la “Fortunata” voltejeaba en la boca de la bahía y al ver al buque enemigo, lo esperó detrás de la punta donde se alzaba el fuerte San Antonio, y cuando estuvo al alcance de su artillería, le disparó el cañón de 24 libras, lo que hizo que la “Venganza” se retirara y no presentara combate.

Después de la afortunada maniobra de la goleta, se decidió dejarla como cañonera para la defensa del puerto y proteger la entrada de los buques mercantes que fácilmente burlaban el bloqueo español.<sup>2</sup>

Nafragó, durante un temporal en Valparaíso el 9 de junio de 1823.<sup>3</sup>



---

<sup>2</sup> “La Armada de Chile, desde la alborada al sesquicentenario (1813-1968). Rodrigo Fuenzalida Bade. Tercera edición, imprenta Carroza. Valparaíso. 1988

<sup>3</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos

### **Goleta “Oxly”**

En 1823 se construyó en Chiloé la goleta “Oxly” que tenía 5 cañones y cuyo nombre parece haber sido “Oxley” en homenaje al teniente Fermín Oxley, herido de muerte el 11 de enero de 1825 al abordar una lancha cañonera en Balcura durante la campaña de la liberación de Chiloé.

Como carecemos de mayores antecedentes de esta goleta, no es posible verificar la efectividad de lo anterior, pues su puesta en gradas es dos años anterior a la muerte de Oxley, pero no conocemos la fecha de en que se concluyó.<sup>4</sup>



**Típico astillero chilote**

### **Goleta “Ancud”**

Tal vez la “Fortunata” había sido diseñada para otros menesteres, por lo que siempre se ha considerado a la goleta “Ancud” como el primer buque de guerra construido en el país.

Don Bernardo O’Higgins, desde su exilio en el Perú, le sugirió al general Manuel Bulnes, después del triunfo de Yungay, el establecimiento de remolcadores a vapor para que ayudaran a los veleros a cruzar el Estrecho de Magallanes pues, tarde o temprano, alguna potencia europea intentaría ocupar tan vital paso interoceánico.

Bulnes, ya presidente de la república, al ver el interés extranjero por apropiarse de esas tierras, comisionó al contador de la marina e intendente de Chiloé,

---

<sup>4</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos



Domingo Espiñeira, para que preparara una expedición que afirmara la soberanía chilena y creara una colonia penal en el estrecho de Magallanes.

En 1840 se había liquidado la escuadra por razones de economía y vejez de las naves, quedando las fuerzas navales reducidas a la fragata “Chile” de 1.100 toneladas y a las goletas “Janequeo” y “Colocolo”, siendo la primera inadecuada para la misión y las goletas debieron dedicarse, una a los puertos del Perú, donde los sucesos políticos aconsejaban su presencia y la otra como único medio de comunicación con los puertos chilenos.<sup>5</sup>

Como no existía en Chiloé una embarcación apropiada para la misión, Espiñeira decidió construirla, para lo cual contó con el apoyo del capitán de puerto de Ancud, capitán de fragata Juan Guillemos, traducción que había hecho de su apellido Williams y que sus hijos volvieron a tomar<sup>6</sup>, del naturalista prusiano Bernardo Eunon Philippi y con George Mabon, autor del proyecto de los remolcadores para el Estrecho de Magallanes.



**Goleta “Ancud”**

---

<sup>5</sup> Historia de Chile, Francisco Antonio Encina. Tomo 22. Editorial Lord Cochrane S.A. 1984

<sup>6</sup> John Williams había nacido en Bristol en 1789 y llegó a Chile como simple marinero del buque corsario “Lucy” que compró el gobierno. En las últimas campañas de la independencia se ganó los galones de oficial y acompañó a Freire en la conquista de Chiloé.

Desempeñándose como capitán de puerto de la isla, ya con el grado de capitán de corbeta, se embarcó en la aventura de Ramón Freire para tomarse el gobierno, siendo vencido y hecho prisionero.

Para la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana se le sacó de la cárcel para ocuparlo como oficial detall de la fragata “Confederación”. Quedó gravemente herido al destrozarse su bote contra los pilotes del muelle de Valparaíso, cuando regresaba después de la victoria, solicitando que se le destinara a la capitanía de puerto de Ancud.

Al capitán Juan Guillemos siempre le gustó usar su apellido traducido, por lo que creemos que habría sido mas propicio bautizar puerto Williams como puerto capitán Guillemos, ya que lleva el nombre en su homenaje.

Con roble pellín de los bosques del lugar y obreros de Ancud se puso manos a la obra en un astillero preparado ad hoc, encargándose a Valparaíso los clavos, pernos, planchas de cobre, cadenas, lona, alquitrán y brea.

Congregados como para una fiesta una muchedumbre chilota vio como las yuntas de bueyes arrastraban el casco hacia el mar, el mayor buque que habían visto construir, durante la república, en sus primitivos astilleros.

Juan Guillermo contribuyó con las velas y Philippi con los forros de cobre del casco, bautizándose como “Bulnes”, pero por orden del Presidente de la Republica, fue renombrado como “Ancud”. Su costo fue de \$ 1.426,03.

El 23 de mayo de 1843, al mando de Guillermo y llevando a Philippi y a Mabon, al timonel Ricardo Didimus y seis marineros, zarpó a tomar posesión del estrecho de Magallanes en nombre de Chile.

Completaban su pasaje el teniente de artillería Manuel González, un sargento segundo, un cabo y cinco soldados, destinados a cubrir el futuro fuerte, además de un carpintero, un niño, hijo de Guillermo, dos mujeres esposas de los soldados y un práctico, Carlos Miller, que se embarcó en Curaco de Vélez.

Venciendo inclementes temporales, al salir al océano, los golpes de mar se ensañaron contra la frágil goleta, rasgando la regala superior de estribor del casco en cuatro metros y permitiendo la entrada de agua, siendo las bombas y los baldes incapaces para achicarla.

Pero también rompió el eje del timón, permitiendo maniobrar solamente con las velas, lo que los obligó a refugiarse en los canales, cuando parecía irremisiblemente perdida la nave, hasta llegar a puerto Americano el 2 de agosto, desde donde fue preciso despachar una chalupa a Chiloé a buscar ayuda.

Bernardo Philippi, el práctico Miller y cinco hombres escogidos llegaron a Dalcahue, recorriendo más de 300 kilómetros en una chalupa abierta, casi permanentemente a remo, bajo las incesantes lluvias.

Phillippi regresó con repuestos, elementos de reparación y provisiones y el 2 de septiembre la “Ancud” pudo dejar Puerto Americano, tomar el canal Messier y entrar por la boca occidental del Estrecho de Magallanes.

A las doce del día 21 de septiembre, el capitán Guillermo, cumplió la misión que se le había encomendado, izando la bandera chilena en la rada de Puerto del Hambre.<sup>7</sup>

El aparejo de la “Ancud” era de goleta y desplazaba tan solo 27 toneladas; se le armó con cuatro cañones de 20 libras y su tripulación era de veinte hombres. Sus dimensiones principales eran: eslora 15,84 metros, manga 3,80 metros y puntal 2,22 metros.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> Historia de Chile, Francisco Antonio Encina. Tomo 22. Editorial Lord Cochrane S.A. 1984

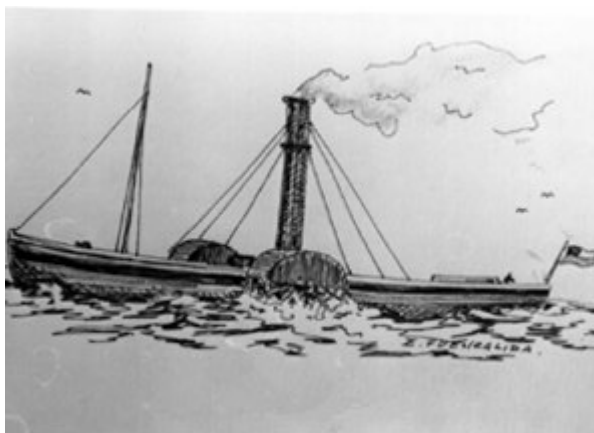
<sup>8</sup> Internet, Chiloé Web

Sirvió tres años en la armada, siendo desguazada en 1846 y su casco vendido.<sup>9</sup>

### **Vapor de ruedas “Maule”**

Se trataba de un pequeño vapor de ruedas de 60 toneladas construido en Valparaíso en 1847.

El año anterior se habían enviado a reparar a Europa las antiguas máquinas a vapor traídas en la época de Lord Cochrane, siendo una de ellas instalada a este casco.<sup>10</sup>



Se le destinó al puerto de Constitución para remolcar las naves que debían atravesar la barra del río Maule y para la exploración de los ríos Imperial, Budi y Toltén.

En la segunda expedición a esas regiones, el “Maule” franqueó la barra del río Toltén y se internó nueve millas.

Cuando se aprestaba a regresar a Valparaíso, el 22 de marzo de 1855, después de doce años de servicios, se varó y se perdió totalmente.

Ante la ausencia del buque y la carencia de noticias sobre su paradero, el gobierno fletó al vapor “Lautaro” para que averiguara sobre la suerte corrida, tratara de encontrarlo y salvarlo, al menos a su tripulación, pero lo encontró varado al norte de la desembocadura del río Budi, haciendo imposible salvarlo y ya los náufragos se habían marchado a Valdivia.

---

<sup>9</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos.

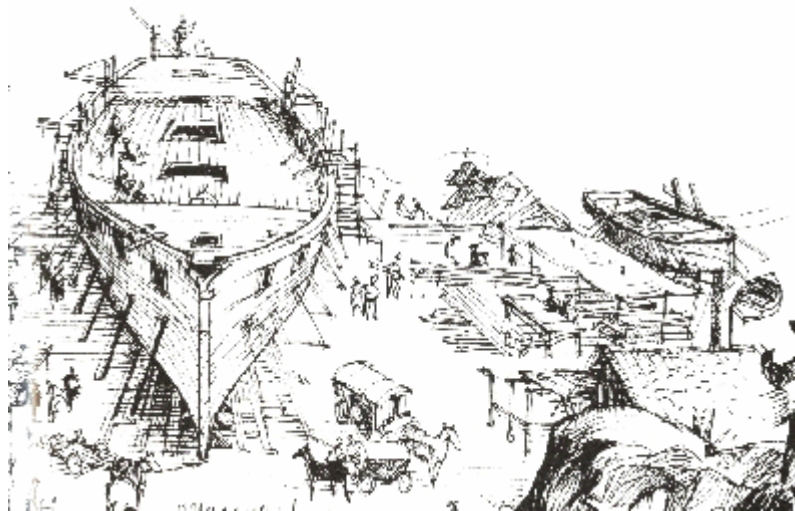
<sup>10</sup> Ingeniería Naval, una especialidad centenaria. Carlos Tromben Corvalán. Imprenta de la Armada. 1989.



Su comandante era el guardiamarina examinado Dionisio Olavarría, quien fue sobreseído por el Consejo de Guerra, atribuyéndose el accidente al mal sistema de gobierno de la nave que le hacía tener una marcada tendencia a caer a estribor.<sup>11</sup>

### **Corbeta “Constitución”**

En 1850 la armada estaba en uno de sus peores momentos en cuanto a fuerza a flote, pues se había desarmado la fragata “Chile” y la goleta “Janequeo” y la barca “Infatigable” se encontraban en reparaciones, por lo que se encargó al astillero de Juan Duprat, en Valparaíso, en las postrimerías de la administración del presidente Bulnes, la construcción de una corbeta a vela, la que fue lanzada el 19 de enero de 1851, desplazaba 644 toneladas, todos los materiales eran nacionales, con excepción de los cañones, que eran 18 de 24 libras, encargados a Francia. Su tripulación era de 15 oficiales y 164 de gente de mar.



**Dibujo que muestra la construcción de la “Constitución”**

---

<sup>11</sup> “La Armada de Chile, desde la alborada al sesquicentenario (1813-1968). Rodrigo Fuenzalida Bade. Tercera edición, imprenta Carroza. Valparaíso. 1988

Sus características principales eran: eslora 124 pies, 5 pulgadas; manga 32 pies 5 pulgadas; puntal 18 pies, 5 pulgadas, que le daba un desplazamiento de 644,23 toneladas.<sup>12</sup>

Fue la primera construcción naval de un diseño de buque de guerra, sus maderas eran de roble pellín. Las planchas de cobre fueron fundidas por Carlos Lambert, en Coquimbo<sup>13</sup>.

En su discurso al país del presidente Bulnes, refiriéndose a la construcción naval en Chile, dijo:

*“La construcción naval ha seguido también una marcha ascendente. Se han lanzado al mar muchas embarcaciones menores: Constitución, que por el año de 1849 construía cuatro buques, que representaban 612 toneladas, en 1850 lanzó quince con 2.212 toneladas, y en 1851 trece con 910”.*<sup>14</sup>

En 1852, durante el gobierno de don Manuel Montt, la “Constitución”, a solicitud del ministerio de relaciones exteriores, fue enviada por cinco meses a los puertos de Perú y Ecuador, siendo destinada de estación en El Callao, para prevenir los constantes brotes revolucionarios en el Perú y para proteger el comercio chileno y su flota mercante, así como también para repatriar a numerosos chilenos que se encontraban en estado deplorable.<sup>15</sup>

Participó en la guerra civil de 1859 y desembarcó a su marinería en Valparaíso después del levantamiento de este puerto el 28 de febrero y del asalto a la intendencia cuando fue requerido por el general Vidaurre, intendente de la provincia y por el Comandante General de Marina, que se empleara la totalidad de las fuerzas de línea y de policía y que desembarcara la marinería para impedir que los grupos insurgentes se reunificaran después de haber sido desalojados de la intendencia. Durante la revolución la “Constitución” estuvo al mando de Galvarino Riveros.

Sirvió durante nueve años en la armada, siendo desguazada en 1860.

## **Bergantín “Ancud”**

Siete años después de enajenarse la goleta construida en Chiloé, se encargó a los mismos astilleros Duprat de Valparaíso la construcción de otro buque que llevaría el mismo nombre. Se trataba del bergantín “Ancud” de 100 pies de

---

<sup>12</sup> “La Armada de Chile, desde la alborada al sesquicentenario (1813-1968). Rodrigo Fuenzalida Bade. Tercera edición, imprenta Carroza. Valparaíso. 1988.

<sup>13</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos.

<sup>14</sup> Internet. Villega editores.com

<sup>15</sup> “La Marina en la historia de Chile”, tomo 1, Patricia Arancibia, Isabel Jara y Andrea Novoa. Editorial Sudamericana, 2005

eslora, 31 pies de manga, 16 pies de puntal y un desplazamiento de 493 toneladas<sup>16</sup>.

Su tripulación era de 112 tripulantes y fue lanzado el 3 de diciembre de 1853 y armado con catorce cañones de 32 libras.<sup>17</sup>

A este buque le correspondió explorar, en 1856, el archipiélago de Chonos y la península de Taitao, en busca de un paso interior que hiciera posible la navegación entre Chiloé y Magallanes sin tener que salir a mar afuera para tomar el golfo de Penas.



**Astillero Duprat en Valparaíso**

En 1858 viajó a los puertos de Paita y Lambeque con el fin de integrarse a los trabajos científicos que realizarían las marinas extranjeras del océano Pacífico en la observación de un eclipse de sol.

Aunque ya se había dado la orden de desarme, fue activada nuevamente en 1859 para reforzar a la escuadra durante la guerra civil.<sup>18</sup>

Después de seis años fue desguazado y vendido una vez que terminó la revolución coquimbana.

## **Primeras torpederas armadas en Chile**

El esfuerzo de guerra que significó para nuestro país el conflicto del Pacífico, le exigió armar las primeras torpederas con que contó nuestra Armada.

---

<sup>16</sup> “La Armada de Chile, desde la alborada al sesquicentenario (1813-1968). Rodrigo Fuenzalida Bade. Tercera edición, imprenta Carroza. Valparaíso. 1988.

<sup>17</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos

<sup>18</sup> “La Marina en la historia de Chile”, tomo 1, Patricia Arancibia, Isabel Jara y Andrea Novoa. Editorial Sudamericana, 2005

Fueron construidas entre 1880 y 1882 por los astilleros Yarrow of Poplar, isle of Dogs, en el río Támesis, en Londres y despachadas encajonadas a Valparaíso, donde se procedió a armarlas.

Estaban armadas con dos torpedos de botalón y uno o dos cañones de tiro rápido, desplazamiento entre 25 y 35 toneladas, eslora de 26, 23 y 30, 5 metros, 400 HP y 19 nudos de velocidad:

**“Janequeo”** (2ª): Hundida en El Callao el 25 de abril de 1880

**“Fresia”**: Hundida en El Callao el 6 de dicbre de 1880. Reflotada y desarmada en 1884.

**“Fresia”** (2ª) (numeral 1): Dada de baja después de la guerra.

**“Guacolda”** (numeral 4): Dada de baja después de la guerra civil de 1891.

**“Lauca”** (numeral 5): Dada de baja después de la guerra civil de 1891.

**“Glaura”** (numeral 6): Vendida al Japón en 1885 en 10.000 libras esterlinas.



**Torpedera “Glaura”**

**“Tegualda”** (numeral 7): Dada de baja después de la guerra civil de 1891.

**“Janequeo”** (3ª) (numeral 8): Desguazada en 1895.

**“Guale”** (numeral 9): Dada de baja en 1899.

**“Quidora”** (numeral 10): Dada de baja en 1902.

**“Rucumilla”** (numeral 11): Fue la última enajenada en 1903.



**Torpedera “Janequeo”**

Además estaban las pequeñas torpederas de 5 toneladas, llegadas en 1890, de 60 HP, que contaban en mismo armamento de las anteriores, tenían una eslora de 14,64 metros y desarrollaban 12,5 nudos. Por su reducido tamaño se podían izar y embarcar en los buques de la escuadra:

**“Colo Colo”** (numeral 2): Fue transportada al lago Titicaca durante la ocupación, Desguazada en 1895.

**“Tucapel”** (numeral 3): Dada de baja después de la guerra civil de 1891.

**“Sargento Aldea”** Llegó encajonada en 1885 y fue armada en Valparaíso. Desplazaba 80 toneladas y tenía dos tubos lanza torpedos de 14” y dos ametralladoras de 1”, desarrollaba 20 nudos de velocidad. Fue dada de baja en 1920.<sup>19</sup>



**Torpedera “Sargento Aldea”**

### **Draga “Constitución” y cargadores “Calama” y “Chipana”.**

Construidas en Alemania y enviadas desarmadas a Chile, fueron armadas en los astilleros de Constitución en 1882.

La draga, autopropulsada, desplazaba 740 toneladas y los cargadores, que eran gemelos, contaban con máquinas recíprocas y calderas, desplazando 512 toneladas.

Trabajaron en el dragado del río Valdivia y de la dársena de Talcahuano.

El cargador “Chipana” fue dado de baja en 1903 y la draga con el cargador “Calama” en 1922.<sup>20</sup>



**Draga “Constitución”**

---

<sup>19</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos

<sup>20</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos

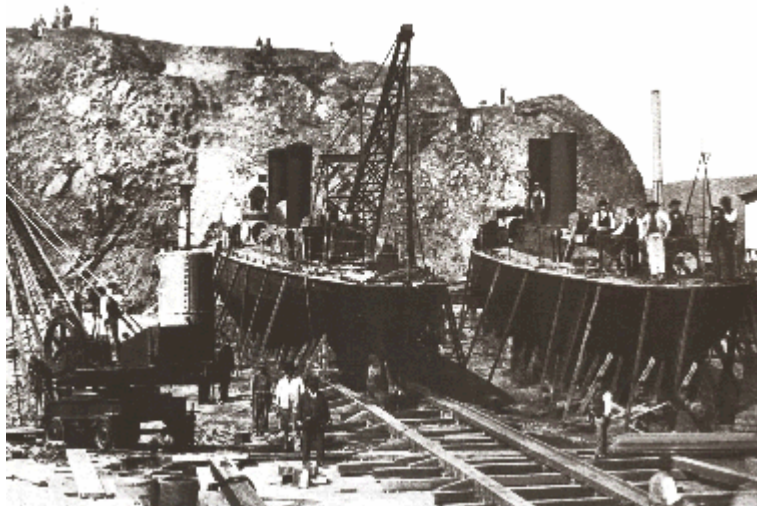
### **Torpederas “Ingeniero Mutilla”, “Guardiamarina Contreras”, “Capitán Thompson” y “Teniente Rodríguez”**

En 1886 se encargaron a los astilleros Yarrow de Inglaterra seis torpederas de la clase austriaca Viper, de las cuales solamente dos llegaron navegando, mientras el resto venían encajonadas para armarlas en Chile.

Sus características eran: eslora 152' 6", desplazamiento 140 toneladas, 2.200 HP, velocidad 26,8 nudos.

Su armamento se componía de 3 tubos lanza torpedos de 14" y 3 cañones de 6 libras.

Las torpederas “Ingeniero Mutilla” y “Guardiamarina Contreras” fueron armadas en 1898 por los astilleros Lever, Murphy & Co. de caleta Abarca en Viña del Mar.



**Torpederas en construcción en Viña del Mar**

Ambas fueron desguazadas en 1922 y reposan sus cascos en la bahía de Talcahuano, la “Ingeniero Mutilla” frente a la isla Quiriquina y la “Guardiamarina Contreras” frente a la antigua estación del ferrocarril de ese puerto.<sup>21</sup>

La Torpedera “Capitán Thompson” fue armada por el arsenal naval de Talcahuano en 1900.

---

<sup>21</sup> La Empresa Lever y Cia y la defensa nacional. Piero Castagneto G. Memoria del Ministerio de Marina.



**Torpedera "Capitán Thompson"**

Posteriormente se le cambió el nombre por "Ingeniero Mery"

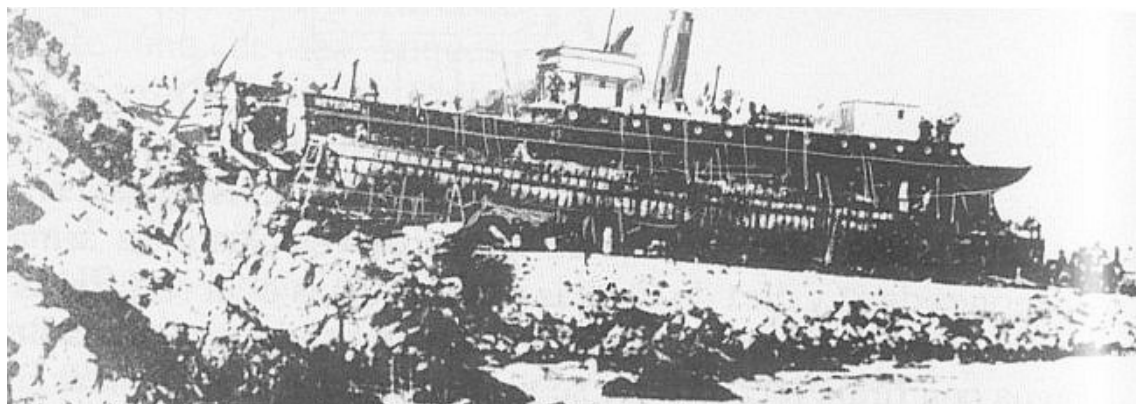
Se varó en punta Toro a 12 millas de San Antonio en 1903, siendo reflatada y reparada. Finalmente fue desguazada en 1922.<sup>22</sup>

La Torpedera "Teniente Rodríguez" fue armada en 1899, en los galpones existentes en la playa de La Torpederas para las naves de este tipo que actuaron en la guerra del Pacífico.

La torpedera "Teniente Rodríguez" fue dada de baja en 1918 y enajenada en 1927.<sup>23</sup>

### **Escampavía "Meteoro"**

Esta nave, de 150 pies de eslora, fue diseñada para el servicio de los faros. Se puso su quilla en 1900 en los astilleros Lever, Murphy & Co. de Caleta Abarca en Viña del Mar y fue lanzado el 24 de noviembre de 1901.<sup>24</sup>



"Meteoro" en las gradas de construcción en Lever Murphy

<sup>22</sup> La Empresa Lever y Cia y la defensa nacional. Piero Castagneto G. Memoria del Ministerio de Marina

<sup>23</sup> La Empresa Lever y Cia y la defensa nacional. Piero Castagneto G. Memoria del Ministerio de Marina

<sup>24</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos





| <p> <b>ESCAPAVIA "METEORO"</b><br/>           Construido por los SS. Lever, Murphy &amp; C<sup>o</sup><br/>           CALETA ABARCA - MIRAMAR<br/>           LANZADO DE SU ASTILLERO DE CALETA ABARCA<br/>           POR LA<br/>           SEÑORA MARIA ERRÁZURIZ DE RIESCO<br/>           CARACTERÍSTICAS<br/>           *~*~*~*         </p> |               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Desplazamiento .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 625 tons.     |
| Estera total .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 49.054 metros |
| Manga .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 8.077 ..      |
| Puntal .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 4.623 ..      |
| Caleado .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 3.353 metros  |
| Fuerza de máquina                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 800 caballos  |
| Velocidad .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 13 millas     |
| Capacidad carbonera                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 100 tons.     |

### **Escampavía "Meteoro" construido en Lever Murphy & Co.**

Tal vez como una premonición de cual sería su final, después de la ceremonia de lanzamiento, inesperadamente embistió al destructor "Riquelme" que se encontraba fondeado en la bahía, sufriendo ambas naves daños de menor importancia.<sup>25</sup>

El proyecto inicial contemplaba un desplazamiento de 625 toneladas, pero con todas las modificaciones que se le introdujeron alcanzó a las 800; su casco era de acero y contaba con dos máquinas de 400 HP cada una, pudiendo desarrollar 13 nudos<sup>26</sup>.

El 12 de febrero de 1902 zarpó hacia las islas de Juan Fernández llevando cuarenta colonos, un sargento de policía y tres guardianes, constituyendo estos el primer retén del lugar.

Enseguida se le destinó al balizamiento del golfo de Ancud.

El 10 de mayo de 1918 zarpó de Punta Arenas al mando de capitán de corbeta Agustín Prat von Seitz para recorrer y abastecer los faros de la boca oriental del Estrecho de Magallanes.

Se encontraba al ancla en el fondeadero Zealous para abastecer el faro punta Dungeness, cuando se levantó una gran marejada que obligó a su comandante a cambiarse para el lado oriental del cabo, pues el agua ponía en peligro los acumuladores de gas acetileno y los fanales de dos boyas luminosas que la escampavía llevaba trincados en el castillo.

El 18 de mayo, como el mal tiempo aumentaba, trató de tomar algunas precauciones, pero una escala de fierro se metió en el sector del timón y una

<sup>25</sup> Historial del Mar de Chile". Juan Francisco Vargas Sáez. Imprenta y Litografía Soto. Valparaíso, 2000.

<sup>26</sup> "La Armada de Chile, desde la alborada al sesquicentenario (1813-1968). Rodrigo Fuenzalida Bade. Tercera edición, imprenta Carroza. Valparaíso. 1988.

espía se enredó en la hélice, dejando al buque imposibilitado de moverse, por lo que su ancla garreó, arrastrándolo a la playa, donde naufragó, destruyéndose totalmente.

Murieron dos oficiales, nueve miembros de la tripulación y la esposa e hijo del guardián del faro que viajaban como pasajeros.<sup>27</sup>

### **Escampavía “Pisagua”**

El 17 de octubre de 1901 se abrieron propuestas para la construcción de una escampavía de 800 toneladas a la Compañía de Diques de Valparaíso, al astillero Level Murphy & Co. de Caleta Abarca de Viña del Mar y Astilleros Behrends de Valdivia, siendo de este último la oferta ganadora.

En 1903 se puso la orden y fue entregado dos años más tarde.

Su casco era de acero, su potencia de 400 HP, su desplazamiento de 800 toneladas y su eslora de 105 pies.

En 1909 se remató a particulares en Valparaíso y como nave mercante naufragó entre Valparaíso y Coquimbo en 1917.<sup>28</sup>



**Astillero Behrens en Valdivia**

### **Escampavía “Valdivia”**

---

<sup>27</sup> Historial del Mar de Chile”. Juan Francisco Vargas Sáez. Imprenta y Litografía Soto. Valparaíso, 2000.

<sup>28</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos

Escampavía de 800 toneladas y 50 metros de eslora, construido en los astilleros Behrens de Valdivia en 1903 y entregado en 1905.

Bajo el mando de su primer comandante, el capitán de corbeta Luis Bambach Hawes debió efectuar 76 viajes entre Quellón y Velahué para el salvataje del crucero “Presidente Pinto” que se hundió en el último punto el 26 de mayo de 1905.

Los años 1906 y 1907, bajo el mando del capitán de corbeta Luis Constantino Larenas realizó más de 60 viajes a la zona Chiloé, suma que superó en el bienio siguiente, 1908 y 1909, con 135 viajes a la misma región.

En 1909, bajo el mando del teniente 1º Alejandro García Castelblanco efectuó 127 viajes a Chiloé para apoyar la comisión hidrográfica del capitán de Fragata Ismael Huerta Lira.

En el mes de junio de 1914, junto a los cazatorpederos “Condell” y “Lynch” debió participar en las labores de salvamento del remolcador “Sibbald” que se perdió totalmente cuando llevaba víveres y correspondencia para la escuadra que se encontraba en Coquimbo.

Fue rematado a particulares, en Valparaíso ese mismo año y naufragó en 1917.

### **Goleta “Sarita”**

Construida en Constitución en 1903, fue adquirida por la Armada dos años más tarde para la Escuela Náutica de Pilotines.

Su casco era de madera y desplazaba 195 toneladas.

Ese mismo año se arrendó a la Sociedad Explotadora de la Isla de Pascua, hundiéndose en un temporal el 5 de diciembre de 1905 al estrellarse contra los requeríos de la isla.



**Astilleros de la época en Constitución**

### **Remolcadores de puerto “Reyes”, “Cortés” y “Caupolicán”**

En 1925, en los astilleros de Valdivia se construye el remolcador de puerto “Reyes” de 47 ton. y 50 HP, que es adquirido por la Armada en 1928 y dado de baja en 1960 destinándosele a blanco para la artillería. Se hundió en Talcahuano el 25.11.1961.

En 1926 se construye, también en Valdivia el remolcador de puerto “Cortés” de 35 tons., 80 HP y 10 nudos de velocidad. Desguazado en 1955.

En 1927 se construye en el arsenal naval de Talcahuano el remolcador de puerto “Caupolicán” de 28 tons, 80 HP. y 10 nudos de velocidad. Fue dado de baja en 1957.<sup>29</sup>



**Remolcador “Reyes” y arsenal naval de Talcahuano**

### **Remolcador “Brito”**

Se trataba de un remolcador de alta mar, construido en los astilleros de Alberto Daiber y Cía. en Valdivia en 1935 bajo el nombre de “Pelantaro”.

Desplazaba 320 toneladas, su máquina desarrollaba 650 HP y podía alcanzar los 9 nudos de velocidad.<sup>30</sup>



<sup>29</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos

<sup>30</sup> Historia de la Marina de Chile” Carlos López Urrutia. Editorial Andrés Bello, 1969

A las 18 horas de 22 de octubre de 1952 se encontraba con la escuadra en Papudo y recibió órdenes de dirigirse a Valparaíso. Dos horas más tarde, con una espesa cerrazón y visibilidad nula, chocó contra los farellones de Quintero; el golpe fue tan violento que el buque se tumbó y la caldera hizo explosión.

El radiotelegrafista alcanzó a entrar a la cabina de radio y lanzar el pedido de auxilio. El tiempo era bueno, pero la visibilidad se encontraba algo reducida, zarpando la escuadra en su ayuda.

El salvamento lo organizó el crucero "O'Higgins", logrando rescatar a su comandante, subteniente Ramiro Frías, a un sargento y a un cabo. El resto, 24 hombres murieron ahogados, incluyendo al subteniente Ignacio Martínez.

Las causas del desastre nunca quedaron claras, estableciéndose entre ellas, que la carta de navegación mostraba las rocas dos millas más hacia tierra y el compás magnético del buque se encontraba defectuoso.

Sirvió durante 17 años en la armada.

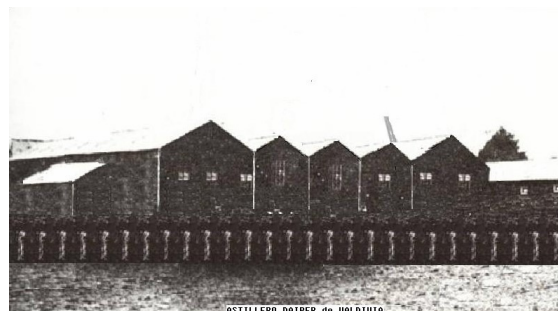
### **Remolcador "Huemul"**

Remolcador de alta mar, construido en los astilleros de Alberto Daiber y Cía en Valdivia en 1935, gemelo del Brito", que originalmente se llamó "Vilumilla".

Desplazaba 320 toneladas, su máquina desarrollaba 650 HP y podía alcanzar los 9 nudos de velocidad.

Durante la segunda guerra mundial fue destinado a patrullar la entrada al puerto de Valparaíso, siendo su armamento, la roda para embestir a algún posible submarino y los fusiles de la marinería; posteriormente fue asignado a la escuadra para remolcar blancos y finalmente se le asignó al astillero de Talcahuano.

Fue dado de baja y desguazado en 1968.



**Remolcador "Huemul" y astillero Daiber de Valdivia**



### **Lancha “Isleña”**

Construida en los astilleros Oettinger de Valdivia en 1938, fue adquirida por la Armada, sin motores en 1959, los cuales se le instalaron en 1961.

Desplazaba 20 toneladas, su potencia era de 68 HP. y daba 9 nudos de velocidad.

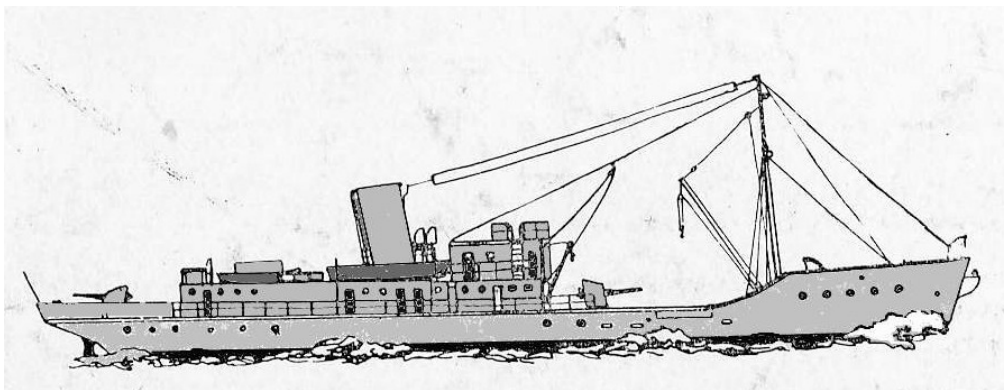
Se usó para transporte de pasajeros en la isla Quiriquina.

Tuvo una corta existencia en la Armada, pues naufragó en el canal Beagle en 1963.<sup>31</sup>

### **Escampavía “Águila”**

Poco antes de iniciarse la segunda guerra mundial se encargó a los astilleros Alberto Daiber y Cía. de Valdivia, con fecha 30 de noviembre de 1938, la construcción de una escampavía que llevaría por nombre “Águila”.

Se trataba de la mayor nave que se construiría para la Armada, en el país en la época.



**La escampavía “Águila” que nunca se terminó**

Su desplazamiento era de 1.026 toneladas y fue lanzado el 10 de mayo de 1941, ya en pleno conflicto mundial.

Sus dimensiones principales eran:

Eslora: 180 pies, manga: 30 pies, calado: 12 pies.

Máquina recíproca de 900 HP, calderas de 220 libras, 12 nudos de velocidad y 125 toneladas de capacidad de carbón.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos

<sup>32</sup> Jane's 1938.

Las máquinas y calderas fueron encargadas a Holanda, pero el destino diría que este buque nunca llegara a terminarse.

Los elementos contratados viajaban a Chile en un buque que fue hundido por un submarino durante la guerra y su reposición se hizo imposible debido a la invasión de Holanda, hasta que el contrato fue rescindido.

Terminada la guerra, se estimó que el costo de dotarlo de máquinas o motores era muy elevado.

En 1953 se presentó al Congreso Nacional un proyecto de ley para enajenar los ex cruceros "O'Higgins" y "Chacabuco", la ex corbeta "General Baquedano" y el casco del escampavía "Aguila" y que su producto fuera invertido en la adquisición de maquinarias, útiles, enseres, etc., necesarios para la modernización del Arsenal Naval de Talcahuano, pero con fecha 9 de marzo, el Consejo Naval determinó que debía eliminarse de la lista anterior al "Aguila" y que con la venta de las otras unidades se le diera término a su construcción, dando las siguientes razones:

*a) Necesidad para la Armada de contar con un escampavía de las características del "Aguila".*

*b) Evitar el desprestigio que acarrearía a la industria nacional la no terminación de este buque.*

*c) Cooperación al cabotaje nacional por su capacidad de bodega*<sup>33</sup>

Después de esperar inútilmente su terminación, su casco fue desguazado con fecha 26 de junio de 1959.<sup>34</sup>

## **Cutter "Beagle"**

Construido en Magallanes por los Astilleros y Varaderos Sociedad Ganadera Gente Grande<sup>35</sup> con el nombre de "Juanito", fue ofrecido por la Enap a la Armada en diciembre de 1953 y adquirido al año siguiente en \$ 1.500.000, que se pagó con el presupuesto de la ley de faros.<sup>36</sup> Desplazaba 40 tons., 60 HP y 5 nudos de velocidad.<sup>37</sup>

Fue destinado a la nueva base naval de Puerto Luisa.

Dado de baja en 1965

---

<sup>33</sup> Oficio C.J.A. Reservado N° 694 del 7 de septiembre de 1953.

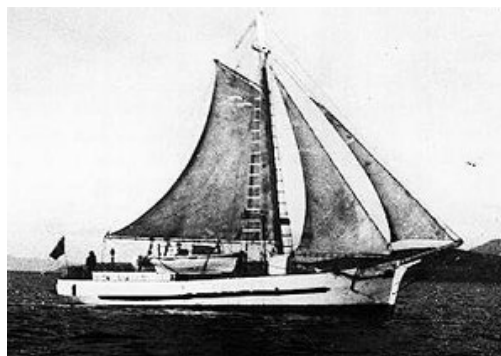
<sup>34</sup> "Historia de la Marina de Chile". Carlos López Urrutia. 2ª edición versión experimental en CD. 2003

<sup>35</sup> La Construcción Naval en Magallanes entre fines del siglo XIX y mediados del XX. Mateo Martinic B. Boletín N°4 de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.

<sup>36</sup> Oficio Reservado N° 911 del Comandante en Jefe de la Armada al Ministerio de Defensa Nacional.

<sup>37</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos





**Cutter "Beagle", ex "Juanito"**

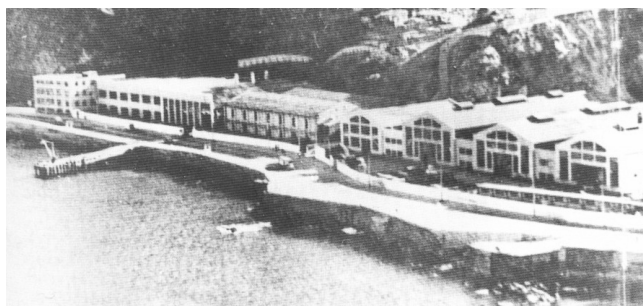
### **Lancha patrullera "Ortiz"**

Construida en 1957 por el astillero Las Habas de Valparaíso y puesta en servicio el 8 de abril de 1958.

Siguiendo el diseño de una lancha torpedera alemana de casco de aluminio, se construyó la "Ortiz", pero usando acero, por lo que no fue capaz de desarrollar más de 12 nudos y nunca se les proveyó de los tubos lanzatorpedos.

Quedó desplazando 31 toneladas, su armamento se componía de una ametralladora de 20 mm. y su máquina era de 900 HP.

Fue destinada a resguardar nuestra soberanía en el canal Beagle con base en puerto Williams.<sup>38</sup>



**Lancha patrullera "Ortiz" y astillero Las Habas**

El 12 de enero de 1958, la Armada había colocado una baliza en el islote Snipe en pleno canal Beagle, la cual complementó el 1º de mayo de ese año con un fanal luminoso.

---

<sup>38</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos

Ocho días más tarde, el patrullero argentino “Guaraní” destruyó a tiros el fanal, lo que trajo el reclamo diplomático y su reposición dos días después por el patrullero “Lientur”, con lo que se dio por terminado el incidente y la declaración argentina de que desconocía lo sucedido y que sus buques que navegaban por la zona no intervendrían de manera alguna.

El 9 de agosto el destructor argentino “San Juan”, derribó nuevamente el faro chileno y desembarcó fuerzas de marinería.

El “Lientur” se encontraba en dique en Talcahuano, por lo que se despachó, desde Puerto Williams, a la pequeña lancha patrullera “Ortiz” al mando del teniente 2º Rodolfo Calderón, quien hizo entrega de la protesta del gobierno chileno al comandante del destructor trasandino “San Juan”.<sup>39</sup>

La pequeña nave llegó varias veces al costado del destructor que se mantenía fondeado en las cercanías para proteger a los infantes de marina instalados en tierra y le entregaba cartas de protesta a su comandante, señalándole que, de no hacer abandono de la zona, sería atacado y hundido por la flota chilena que navegaba hacia el sur.

El teniente Calderón pudo darse cuenta del tremendo estado de tensión que demostraba la tripulación del “San Juan” y muy especialmente de las dificultades de adaptación de los infantes de marina argentinos a un clima al que no estaban acostumbrados.

Entretanto la escuadra chilena había suprimido su período de instrucción y se había aprovisionado para la guerra en Talcahuano.

Cuando ésta llegó a los canales fueguinos y estuvieron listos para entrar en acción, la situación de los invasores argentinos era ya insostenible. Hubo conversaciones diplomáticas para retrasar el ataque chileno que parecía inminente pero, de improviso, los infantes de marina se reembarcaron y el “San Juan” zarpó, raudamente de regreso.<sup>40</sup>

El 6 de septiembre de 1966 entró para capear un temporal al caleta Fifty en la isla Nueva, que trató de aguantar fondeada a dos anclas y con la máquina dando toda su fuerza avante, situación que le permitió mantenerse por veinticuatro horas, pero como la tempestad aumentara, comenzó a garrear y en día 7 llegó a la costa donde se varó y su comandante, teniente Guillermo Arriagada, ordenó abandonarla.

Los tripulantes debieron pernoctar en tierra y, al día siguiente, cuando fueron rescatados por el “Piloto Pardo”, le “Ortiz” se encontraba en seco a cincuenta metros del mar.

---

<sup>39</sup> “Los Derechos de Chile en el Beagle”. Almirante Rafael Santibáñez Escobar. Editorial Andrés Bello. Santiago. 1969.

<sup>40</sup> “El Incidente Snipe”. Hugo Alsina Calderón. Revista de Marina.

La “Ortiz” fue dada de baja el 24 de febrero de 1969 y vendido su casco, que fue transformado en una goleta pesquera.

### **Buque Médico Dental “Cirujano Videla”**

Fue puesto en gradas en el astillero de Asmar de Talcahuano en 1964 y entregado a la Armada en 1966.

Desplazaba 140 toneladas, su eslora era de 31 metros y su potencia de 1.400 HP. que le permitían desarrollar una velocidad de 14 nudos.

A través de un convenio con el Servicio Nacional de Salud, durante 32 años atendió a los pobladores de las provincias de Chiloé y Aysén.

Fue dada de baja el 22 de diciembre de 1998.<sup>41</sup>



**BMD “Cirujano Videla” y astillero Asmar de Talcahuano**

### **Buques contruidos sobre diseños de cascos de pesqueros**

Con motivo del boom de la pesca de la anchoveta en el norte, en 1965 el astillero de Asmar inició la construcción en serie de cinco goletas de 80 toneladas de carga de bodega, de las cuales no tuvieron comprador a causa de la crisis de la pesca de la anchoveta, por lo que fueron transformadas para el servicio de la Armada.

Sus características principales eran: eslora 24,4 metros, manga 6,80 metros, puntal 3,5 metros, calado 2,70 metros,

De acuerdo a su uso, los desplazamientos fluctuaban entre las 150 y 215 toneladas y sus motores entre 340 y 365 HP y podían desarrollar 9 nudos de velocidad.

---

<sup>41</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos

### ***Escampavías “Marinero Fuentealba” y “Cabo Odger”***

El 20 de abril de 1966 se entregaron a la Armada las escampavías “Marinero Fuentealba” y “Cabo Odger”,

El armamento estaba constituido por dos ametralladoras de 12,7 mm. y una de 20 mm.

El “Marinero Fuentealba” sirvió durante 32 años a la Tercera Zona Naval, 29 de ellos en Puerto Williams como apoyo a las lanchas torpederas y los tres últimos en puerto Harris.

Fue dada de baja el 31 de diciembre de 1997.

El “Cabo Odger” fue radiado del servicio de la Armada, en Puerto Montt el 20 de abril de 1966.



**Escampavías “Marinero Fuentealba” y “Cabo Odger”**

### ***Patrullero “Castor”***

Se le agregó una segunda ametralladora de 20 mm. y fue incorporado a la Armada en 1971, destinándosele a la zona del canal Beagle, donde le tocó participar en el salvamento del yate norteamericano “Whisper” varado en las islas Wollaston.

En 1975 el astillero de Asmar Magallanes le hizo grandes transformaciones, dejándolo similar a los dos anteriores, siendo apodado “la citroneta del Beagle” y reemplazando el color naranja que tenía por el gris armada.<sup>42</sup>

Fue dado de baja el 30 de septiembre de 1996.

### ***Transbordadores “Meteoro” y “Grumete Pérez”<sup>43</sup>***

Los otros dos cascos fueron transformados en los trasbordadores de personal “Meteoro” y “Grumete Pérez” para el servicio de la isla Quiriquina, con una capacidad de 140 y 290 pasajeros respectivamente.

El primero fue recibido por la Armada en 1968 y en segundo en 1975.

<sup>42</sup> “Una patrullera llamada Castor”. Horacio Balmelli Urrutia.

<sup>43</sup> “La Armada de Chile, desde la alborada al sesquicentenario (1813-1968). Rodrigo Fuenzalida Bade. Tercera edición, imprenta Carroza. Valparaíso. 1988.



**Trasbordadores "Meteoro" y "Grumete Pérez"**

### **Barcaza "Elicura"**

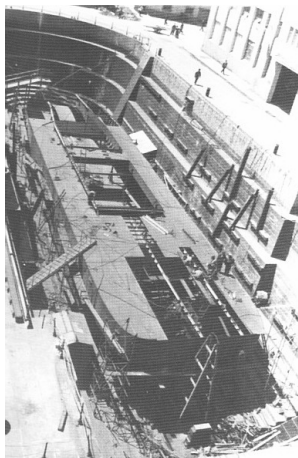
Barcaza tipo LSM (landing ship medium) construida en el astillero Asmar de Talcahuano, utilizándose la mayor parte de materiales nacionales.

Fue construida en 1968 y tiene un desplazamiento de 780 toneladas y una potencia de máquinas de 1.200 HP que le permiten desarrollar 10,5 nudos.

Sus dimensiones principales son: eslora 44,2 metros, manga 10,36 metros, puntal 3,9 metros y calado 2,6 metros.

Su armamento consiste de cuatro ametralladoras de 20 mm.

Fue entregada para el servicio de la Armada el 10 de diciembre de 1968.<sup>44</sup>



**Barcaza "Elicura" en grada y terminada**

---

<sup>44</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos

## **Cazasubmarinos “Papudo”**

Es el primer buque de línea y alta tecnología construido en el país por el astillero Asmar de Talcahuano.

Sus planos y diseño corresponden a la clase PC 1638 de la marina de los Estados Unidos.

Su quilla fue colocada el 30 de diciembre de 1968 y su bautizo se efectuó el 20 de abril de 1970, siendo oficialmente entregado a la Armada el 19 de noviembre de 1971.

Desplazaba 477 toneladas y su armamento artillero constaba de 4 ametralladoras 20/63 mm. y una de 40/56, mientras que su función principal era antisubmarina, para la cual contaba con cuatro morteros, un riel deslizador y un erizo (hedgehog).

Su eslora era de 53 metros y su calado de 3,1. La potencia de máquinas de 3.550 HP, la que le permitía desarrollar una velocidad máxima de 20 nudos.

Fue destinado al norte, con base en el puerto de Iquique.

Se dio de baja y enajenó el 22 de septiembre de 1993 después de 22 años de servicio.<sup>45</sup>



**Cazasubmarinos “Papudo” en grada y terminado**

## **LEPs “Yagán” y “Ona”**

---

<sup>45</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos



Lanchas de estación de prácticos construidas en el astillero Asenav de Valdivia en 1980.

Su desplazamiento es entre 70 y 103 toneladas, su potencia de motor de 1300 y 865 HP y alcanzan una velocidad de 13 nudos.

Sus dimensiones principales son: eslora 25 metros, manga 5,24 metros, puntal 2,95 metros y calado 1,8 metros.

Su armamento esta constituido por dos ametralladoras .50. y su tripulación la componen 2 oficiales 6 tripulantes.



**LEP "Yagán"**



**LEP "Ona"**

### **Lancha "Kimitahi"**

Lancha LPC 1701 de 48 toneladas construida en los astilleros Asenav de Valdivia en 1980 y destinada a prestar servicio en la isla de Pascua.

Su eslora era de 19,7 metros, su potencia 1.222 HP. y alcanzaba los 12 nudos de velocidad.

Su nombre significaba "buen rebuscador" en el idioma rapanui.

Debido a no haber podido obtenerse las facilidades necesarias para su destino, fue enviada a Puerto Edén, luego a Puerto Harris, Talcahuano, Coquimpo y Caldera y dejada fuera de servicio el 29 de diciembre del año 2000.



**Lancha "Kimitahi" y astillero Asenav de Valdivia**

### **Petrolero “Guardián Brito”**

Construido por el astillero Marco de Iquique en 1966 para una empresa privada, fue alargado por el astillero Asmar de Talcahuano en 1972 y adquirido por la Armada en 1983.

Desplazaba 482 tons., su eslora era de 39,6 metros y su armamento estaba compuesto por dos ametralladoras de 20 mm.

Fue dado de baja en 1999.<sup>46</sup>



**Petrolero “Guardián Brito”**

### **Barcazas “Rancagua”, “Maipo” y “Chacabuco”**

Barcazas tipo LST (landing ship tanks) construida por Asmar bajo diseño y planos de la clase Batral de la Armada de Francia.

Su desplazamiento es de 1.409 toneladas y su armamento consiste de dos ametralladoras, una de 20 mm. y la otra de 40/60, además trasportan un helicóptero liviano, para lo cual disponen de cubierta de vuelo.

Tienen capacidad para transportar una compañía de infantería de marina completamente equipada.

La eslora es de 79,4 metros y el calado de 2,50, siendo el motor de 4.409 HP. que les permiten alcanzar los 14 nudos.

Las dos primeras fueron puestas en grada el 26 de octubre de 1979, siendo la señora Margarita Riofrío de Merino, esposa del Comandante en Jefe de la Armada, la madrina de la “Maipo” que izó el pabellón el 16 de abril de 1982 y fue dada de baja y enajenada el 22 de diciembre de 1998.<sup>47</sup>

La barcaza “Rancagua” fue puesta en grada junto con la barcaza “Maipo” y lanzada al agua el 26 de septiembre de 1981, siendo la primera de la serie.

---

<sup>46</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos

<sup>47</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos

Fue destinada al servicio de la Tercera Zona Naval, donde le correspondió realizar las más variadas comisiones, entre las que se cuentan viajes al territorio antártico chileno y la construcción de la Cruz de los Mares erigida en el cabo Froward.



**"Rancagua"**



**"Maipo"**

Después de más de diez años en la región austral, pasó a depender del Comando de Operaciones Anfibia de la Primera Zona Naval.<sup>48</sup>

La barcaza "Chacabuco" fue puesta en grada el 6 de agosto de 1984 y lanzada el 16 de agosto de 1985; es la última de la serie.

Pertenece al Comando de Operaciones Anfibia de la Primera Zona Naval.<sup>49</sup>

### **LPM "Petrohué"**

Lancha de patrullaje para aguas interiores construida en el astillero Asenav de Valdivia en 1983.

Desplazaba 14 toneladas y tenía una ametralladora de 12,7 mm.

Su eslora era de 13,2 metros y estaba equipada con 1.300 HP. de potencia que le permitían desarrollar 18 nudos.

Fue dada de baja en 1988.<sup>50</sup>



**LPM "Petrohué"**

---

<sup>48</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos

<sup>49</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos

<sup>50</sup> Página Web Armada de Chile. Buques históricos

### **LPM “Maule”, “Lauca”, “Aconcagua”, “Rapel”, “Río Isluga”, “Río Loa”, “Maulín”, “Río Copiapó”, “Cau Cau” y “Pudeto”.**

Lancha de patrullaje marítimo menores construidas por el astillero Asenav de Valdivia en 1982 y 1983.

Su desplazamiento es de 14 toneladas y sus dimensiones principales son: eslora 13, 15 metros, manga 3,5 metros y puntal 2,2 metros. Tienen dos motores de 253 HP. cada una.<sup>51</sup>



### **Transporte “Aguiles”**

Constituye el mayor buque construido en el país para la Armada.

Su quilla fue colocada el 27 de mayo de 1986 en el astillero Asmar de Talcahuano y fue construido de acuerdo a planos y diseño de la firma canadiense Clearver & Walkingshaw Ltd.

Su desplazamiento es de 4.550 toneladas a plena carga, que le permite llevar un destacamento armado de 250 hombres, su propulsión la componen dos motores diesel de 7.200 HP que le permiten alcanzar los 19 nudos.

Su armamento consiste en dos montajes de ametralladoras de 20 mm. y sus dimensiones principales son: eslora 103 metros, manga 17 metros, puntal 7 metros y calado 5,5 metros. Su tripulación es de ochenta hombres.

Tiene cubierta de vuelo para llevar un helicóptero y una poderosa grúa de carga. Su diseño le permite transformarse rápidamente en un buque hospital. Fue entregado para el servicio de la Armada el 16 de agosto de 1988.<sup>52</sup>

---

<sup>51</sup> Los buques con que ha operado la Armada de Chile a través de su historia”. Federico Thomas Cavieres. Revista de marina 1994

<sup>52</sup> “Historia de la Marina de Chile”. Carlos López Urrutia. 2ª edición versión experimental en CD. 2003.



**Lanzamiento del "Aguiles"**

### **LEPs "Alacalufe" y "Hallef"**

Lanchas de estación de prácticos construidas en Asmar en 1987 y 1989. Su desplazamiento es de 107 Toneladas, su potencia de motor de 2.610 HP y alcanzan una velocidad de 20 nudos. Su diseño pertenece FBM Marine Ltd. Sus dimensiones principales son: eslora 32,7 metros, manga 6,7 metros, puntal 4 metros y calado 2,1 metros. Su armamento esta constituido por una ametralladora de 20 mm.<sup>53</sup>



**LEP "Alacalufe"**



**LEP "Hallef"**

### **Lancha "Tokerau"**

Diez años después del fracasado proyecto de dotar a la isla de Pascua de la "Kimitahi", la planta de Asmar de Valparaíso desarrolló, bajo un sistema de casco semirígido, para rescates marítimos Pumar 1160, una nueva

---

<sup>53</sup> Página Web Armada de Chile



embarcación para uso en la isla, la fue entregada el 14 de febrero de 1992 y está destinada a la búsqueda, rescate y norma de seguridad para los aviones que aterrizan en Mataveri.

Su nombre es “Tokeraí”, que significa “viento” en idioma rapanui.

Sus dimensiones principales son: eslora 12,66 metros, manga 3,9 metros, puntal 1,08 metros y calado 0,75 metros.

Su desplazamiento es de 7,8 toneladas y es movida por dos motores de 306 HP cada uno, lo que le permite desarrollar velocidad máxima de 22 nudos.

Su tripulación es de 4 hombres y pueden trasportar 32 pasajeros.<sup>54</sup>



**Lancha “Tokerau” y astillero Asmar de Valparaíso**

### **PSGs “Micalvi”, “Ortiz”, “Isaza”, “Morel”, “Sibbald”, y PSH “Cabrales”**

Esta serie de patrulleros de servicio general fue construido por el astillero Asmar de Talcahuano entre 1992 y 1996.

Su desplazamiento es de 530 toneladas, su potencia de máquinas está constituida por dos motores de 2.560 HP cada uno que les permite alcanzar la velocidad de 16 nudos. Su autonomía es de 4200 millas a 12 nudos.

Sus dimensiones principales son: eslora 42,5 metros, manga 8,5 metros, puntal 4 metros y calado 3 metros.

Su armamento consiste en dos ametralladoras Oerlikon de 20 mm. y un cañón Bofors de 40/56.

Su tripulación es de tres oficiales y 18 hombres de mar.

Sus diseños presentan algunas diferencias de acuerdo a las misiones para las cuales están contruidos, pueden llevar 30 pasajeros y 35 toneladas de carga en bodega además de 18 toneladas extras sobre cubierta, en contenedores<sup>55</sup>

---

<sup>54</sup> Página Web Armada de Chile

<sup>55</sup> “Historia de la Marina de Chile”. Carlos López Urrutia. 2ª edición versión experimental en CD. 2003.



El PSG “Sibbald” fue modificado para el servicio hidrográfico.<sup>56</sup>



PSG

### **Barcaza de Servicio General “Pisagua”**

Construida por la Sociedad de Proyectos Navales Ltda. “Prona” en Santiago en 1995 y llevada a Talcahuano para el servicio de la isla Quiriquina. Su desplazamiento es de 195 tons., 300 HP de potencia y 8 nudos de velocidad.



Barcaza “Pisagua”

**LSGs “Concepción”, “Valparaíso”, “Corral”, “Caldera”, “Aysén”, “Chiloé”, “Antofagasta”, “Talcahuano”, “Punta Arenas”, “Arica”, “San Antonio”, “Iquique”, “Puerto Montt”, “Quintero”, “Coquimbo” y “Puerto Natales”.**

---

<sup>56</sup> Página Web Armada de Chile.

Proyecto “Danubio”. Serie de 16 lanchas de servicio general corresponden al diseño Protector LEP, pero con casco de aluminio, diseñadas por Fairey Brooks Marine y fueron construidas por el astillero Asmar de Talcahuano entre 1999 y 2004.

Su desplazamiento es de 110 toneladas, su potencia de los motores de 1.635 HP y alcanzan una velocidad de 25 nudos.

Sus dimensiones principales son: eslora 33 metros, manga 6,60 metros, puntal 4 metros y calado 2 metros.

Su dotación es de 2 oficiales y 8 gente de mar y su armamento esta constituido por una ametralladora .50.<sup>57</sup>



**Proyecto Danubio**

### **Proyecto de patrulleros para zona marítima**

El 20 de mayo de 20

05 la Directemar firmó un contrato con el astillero Asmar de Talcahuano para la construcción de dos patrulleros de zona marítima para operación oceánica de búsqueda, rescate, interceptación y combate a la contaminación marina, de 1.718 toneladas y 80,6 metros de eslora que se desarrolla con diseño alemán de Fassmer GMGH y que deben entregarse en el 2008 y 2009, los que llevarán los nombres de “Piloto Pardo” y “Policarpo Toro”.<sup>58</sup>

---

<sup>57</sup> Página Web Armada de Chile

<sup>58</sup> Asmar, su contribución a la industria naval en Chile, Carlos Martin Fritz, Orograf Impresores, 2005.



**PZM "Piloto Pardo"**